

VYSOKÁ ŠKOLA BÁŇSKÁ – TECHNICKÁ UNIVERZITA OSTRAVA
EKONOMICKÁ FAKULTA

KATEDRA NÁRODNÍHO HOSPODÁŘSTVÍ

Veřejné statky v České republice
Public Goods in the Czech Republic

Student: Denis Mandok
Vedoucí bakalářské práce: Ing. Milan Kaštan

Ostrava 2012

VŠB - Technická univerzita Ostrava
Ekonomická fakulta
Katedra národohospodářská

Zadání bakalářské práce

Student: **Denis Mandok**
Studijní program: B6202 Hospodářská politika a správa
Studijní obor: 6202R027 Národní hospodářství
Téma: **Veřejné statky v České republice**
Public Goods in the Czech Republic

Zásady pro vypracování:

1. Úvod
 2. Teoretická východiska veřejných statků
 3. Vybrané veřejné statky poskytované v České republice
 4. Návrhy a doporučení tvůrcům hospodářské politiky
 5. Závěr
- Seznam použité literatury
Seznam zkratk
Prohlášení o využití výsledků bakalářské práce
Seznam příloh
Přílohy

Seznam doporučené odborné literatury:


BUCHANAN, James. *Veřejné finance v demokratickém systému*. Praha: Computer press, 1998. ISBN 80-7226-116-9.
ROTHBARD, Murray N. *Ekonomie státních zásahů*. Praha: Liberální institut, 2001. ISBN 80-205-0590-3.
SAMUELSON, Paul A. a William D. NORDHAUS. *Ekonomie*. 18. Vyd. Praha: NS Svoboda, 2007. ISBN 80-205-0590-3.


Formální náležitosti a rozsah bakalářské práce stanoví pokyny pro vypracování zveřejněné na webových stránkách fakulty.

Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Milan Kaštan**

Datum zadání: 25.11.2011
Datum odevzdání: 11.05.2012




Ing. Zuzana Kučerová, Ph.D.
vedoucí katedry


prof. Dr. Ing. Dana Dluhošová
děkanka fakulty

Prohlašuji, že jsem celou bakalářskou práci, včetně všech příloh vypracoval samostatně.

V Ostravě dne 11. 5. 2012


.....
Denis Mandok

Rád bych poděkoval vedoucímu vedoucí mé bakalářské práce Ing. Milanu Kaštanovi, za pomoc, odborné vedení, rady a věcné připomínky.

Obsah

1. Úvod.....	4
2. Teoretická východiska veřejných statků	5
2.1. Historie veřejných statků.....	5
2.2. Teoretické možnosti poskytování veřejných statků	16
3. Vybrané veřejné statky poskytované v České republice	19
3.1.1. Městská hromadná doprava	20
3.1.2. Městská hromadná doprava v Ostravě.....	20
3.1.3. Městská hromadná doprava v Santiagu	22
3.2.1. Správa města.....	28
3.2.2. Správa města v České republice	28
3.2.3. Správa města v USA.....	31
3.3.1. Bezpečnost.....	35
3.3.2. Bezpečnost v ČR	35
3.3.3. Soukromá bezpečnost v USA	36
4. Návrhy a doporučení.....	42
5. Závěr	48
Seznam použité literatury:	49
Seznam zkratk	
Prohlášení o využití výsledků Bakalářské práce	

1. Úvod

V dnešní době jsou vlády většiny států západního světa ještě stále vystaveny důsledkům finanční krize z roku 2008, kdy byly národní rozpočty silně zasaženy sníženým výběrem daní, což ovlivnilo i hospodaření obcí a krajů. Se zhoršujícím se stavem veřejným rozpočtů se zhoršují možnosti financování veřejných statků, na tento jev se snaží vlády reagovat různými způsoby. Levicové vlády se z pravidla snaží zlepšit výběr finančních prostředků nebo zvýšit příjmy do vládní pokladny pro zajišťování státního aparátu a zvyšovat vládní zásahy do ekonomiky. Pravicové strany na druhou stranu krizi vidí jako možnost, jak kvůli zhoršujícím se stavu veřejných financí, snížit vládní zásahy a umožnit trhu, aby zajišťoval do té doby odvětví ekonomiky, které patřily státu a snižovat vládní zásahy.

Jedním ze sporů mezi levicí a pravíci je poskytování veřejných statků. Spor se vede o to, jaké statky budou poskytovány veřejně a v jakém rozsahu.

Cílem práce je prozkoumat problematiku veřejných statků a zjistit, zda veřejné statky jsou v České republice poskytovány optimálně a jestli existuje způsob jak jejich poskytování zlepšit.

K dosažení cíle je v práci použita komparativní metoda. Pomocí srovnání stavu v České republice a zahraničí jsou porovnávány možnosti poskytování veřejných statků a na základě těchto informací je použita logicky-deduktivní metoda pomocí, které jsou dány návrhy a doporučení pro tvůrce hospodářské politiky.

Ve druhé kapitole, která následuje po úvodu, je práce zaměřena na teorii veřejných statků, na jejich teoretické vymezení a možnosti jejich poskytování a také na problémy, které souvisejí s poskytováním. Následující třetí kapitola popisuje praktické poskytování veřejných statků v České republice, hlavně v Ostravě, a jejich alternativní poskytování jinde ve světě. Ve čtvrté kapitole, na základě teoretických a praktických poznatků v kapitole 2. a 3., jsou dány návrhy a doporučení jak zlepšit poskytování veřejných statků v České republice.

2. Teoretická východiska veřejných statků

V oddílech této kapitoly je práce zaměřena obecně na teorii veřejných statků. Nejdříve je popsána historie problematiky, která se skládá z tržního selhání, které je argumentem Paula Samuelsona a ekonomů blahobytu pro veřejné statky. Po tržním selhání je řešeno vládní selhání¹, které vychází hlavně z argumentů, jež zazněly během meziválečné debaty o možnosti ekonomického plánování v socialismu a roli podnikatele, jak jej vnímá Rakouská ekonomická škola.

Na úvod je důležité zdůraznit, že tato práce nezpochybňuje existenci veřejných statků. To, jestli termín veřejné statky je udržitelný nebo ne, je řešeno jinde².

2.1. Historie teoretického vývoje veřejných statků

Aristoteles s objektivisty pomocí logiky ukázali, že existují všeobecně platná pravidla pro jakoukoliv vědu³. Ve fyzice to jsou přirozené fyzikální zákony, ve filosofii teorie přirozených práv. Na základě tohoto axiomu postavil Gustav de Molinari svůj článek „*Trh a poskytování bezpečnosti*“, v kterém píše: „*Považuji ekonomické zákony za srovnatelné se zákony fyzikálními a mám v sobě právě tolik víry v princip dělby práce a princip svobody práce a obchodu jako mám v obecný zákon gravitační.*“ (Molinari, 1999, str. 55-56). Podle této logiky musí být i poskytování bezpečnosti a dalších statků efektivnější při soukromém než při veřejném poskytování.

„*Bud' je tento závěr logický a pravdivý, anebo jsou principy, na nichž je vybudována ekonomická věda, neplatné.*“ (Molinari, 1999, str. 55). Podle Šímy tento článek nevyvolal žádnou větší odezvu, a jak současné učebnice ukazují, skutečně tomu tak je. Jediná reakce údajně byla, že se „Molinari nechal svést iluzí logiky“ (Rothbard, 1977).

I přes tento přelomový článek ekonomie pokračovala v rozšiřování úlohy státu v ekonomice. Veřejné statky nebo veřejně poskytované statky se staly běžným pojmem v učebnicích a ekonomických textech. Autoři se běžně smířili s definicí, že veřejný statek je statek

¹ Pod pojmem vláda se v celé práci myslí jakýkoliv orgán státu.

² Tuto problematiku řeší například Hans Herman Hoppe (1989), Holcombe (1997)

³ Názory, například historické školy, že neexistují všeobecně platná pravidla, se potýká s logickou kontradikcí.

Výrok: neexistují všeobecně platná pravidla, nedává logicky smysl, protože zavádí všeobecně platné pravidlo o neexistenci pravidel. Proto tyto názor nemůže být považován za vědecký.

poskytován veřejně, až do vydání článku Paula Samuelsona *The Pure Theory of Public Expenditure* (1954), ve kterém formuloval teorii tržního selhání, které se stalo součástí učebnic ekonomie včetně nejznámější učebnice *Ekonomie* (Samuelson, 2007).

Samuelson ve své učebnici *Ekonomie* píše: „*Ideální tržní ekonomika je ta, ve které jsou všechny statky a služby dobrovolně směňovány za peníze při tržních cenách. V takovém systému lze bez jakéhokoli zásahu vlády získat maximum ze všech dostupných zdrojů ve společnosti.*“ (Samuelson, 2007, str. 35).

Neboli Samuelson souhlasí s výrokem Molinariho, ale hned v další větě dodává: „*V reálném světě však neexistuje ekonomika, která by se idealizovaným světem hladce fungující neviditelné ruky úplně shodovala.*“ (Samuelson, 2007, str. 35). Samuelson správně ukazuje, že trhy jsou nedokonalé a níže je ukázáno, že Samuelson volá po zásahu vlády. Ovšem problém vlády, tak jako trhů, je její nedokonalost.

Samuelson ukazuje tři hlavní funkce státu v ekonomice, zde je zmíněna pouze jedna funkce – růst efektivnosti, protože je relevantní pro toto téma. Oblast rovnosti a makroekonomické stability není tématem této práce. Růst efektivnosti Samuelson rozvíjí takto: „*Vlády zvyšují efektivnost, když podporují konkurenci, kontrolují externality jako znečištění a poskytují veřejné statky.*“ (Samuelson, 2007, str 36).

Sice veřejné statky do té doby byly v různých podobách zobrazeny ve více knihách, ale až Samuelson rozpracoval jejich koncept ve svém článku – „*The Pure Theory of Public Expenditure*“ (1954).

V tomto článku Samuelson rozdělil statky na soukromně a kolektivně spotřebovávané statky. A tvrdí, že kolektivně spotřebovávané statky se vyznačují tím, že s přibývajícím konzumentem se nesnižuje užitek stávajících spotřebitelů (Samuelson, 1954), neboli „*Více pro tebe neznamená méně pro mě.*“ (Inman 1987).

Koncept veřejných statků později Samuelson rozšiřuje do dnešní podoby, která se objevuje ve více učebnicích (Halásek, 2007. Stiglitz, 1997). Také i ve své učebnici *Ekonomie* píše: „*Veřejné statky jsou komodity, které může užívat kdokoli a nikdo nemůže být z jejich spotřeby vyloučen. Běžným příkladem veřejného statku je armáda. Jestliže jde země do války, aby zničila teroristy, hledala zbraně hromadného ničení, získala nové území či ropu, nebo aby*

povzbudila vlastenecké cítění, všichni at' chtějí nebo ne, za to musí zaplatit a čelit následkům." (Samuelson, 2007, str. 37). U armády, a ne jenom u ní, ještě vzniká navíc „public bad“, neboli situace, kdy důsledek působení veřejného statku - armády vzbuzuje odpor a nenávist obyvatel země, která je pod útokem nebo která je okupována. Například Irák nebo Afghánistán, kde zahraniční intervence vzbuzují nenávist místních obyvatel proti okupantům, slouží jako budoucí hrozba pro okupanty v podobě teroristických útoků (Pape, 2005. Chomsky, 2006).

K tomu všemu se ještě přidává problém tzv. černého pasažéra jako: *„jedinec, který spotřebovává statek, aniž by za něj zaplatil“* (Špalek, 2011, str. 20). Problém pramení z nemožnosti vyloučení ze spotřeby.

Nemožnost vyloučení ze spotřeby Špalek (2011, str. 20) popisuje takto: *„Pokud jedinec ví, že může spotřebovat statek bezplatně, nejspíše tak učiní. Podobně se zachovají i ostatní jedinci a strategie neplatit za nevyloučitelný statek je dominantní strategií. Výsledkem je Nashova rovnováha, která je paretoovsky neefektivní⁴. Žádný spotřebitel za statek neplatí a náklady jeho poskytování nejsou pokryty. Soukromé poskytování takového statku proto není možné a vhodným řešením je státní zásah v podobě veřejného poskytování.*“ Kvůli problému černého pasažéra je vhodné poskytovat veřejný statek veřejně a jeho možnosti poskytování jsou uvedeny níže.

Dalším selháním trhů z pohledu efektivnosti jsou externality. Externality se dělí na pozitivní a negativní. Samuelson o pozitivních externalitách píše: *„Důležitými příklady pozitivních externalit jsou výstavba silniční sítě, fungování národní meteorologické služby a podpora výzkumu. Tyto statky či služby není možné koupit nebo prodat na trhu. Jejich soukromá výroba nepřichází v úvahu, protože zisky jsou tak široce rozprostřené mezi populací, že žádný jednotlivý spotřebitel nebo firma nemá motivaci takovou službu poskytovat.*“ (Samuelson, 2007, str. 37). Negativní externality na druhou stranu vznikají v případě, pokud aktivita jednoho subjektu vyvolává externí náklady jinému subjektu.

⁴ „Materiální blahobyt nebo morální a náboženské kvality nebo jakékoli jiné kvality společnosti lze zvýšit pouze tehdy, lze-li ve společnosti učinit takovou změnu, která bude výhodná pro všechny její členy, nebo jen pro některé z nich, aniž by znevýhodnila jiné“ (Pareto, 1971) (citováno z Kinkor, 2000).

Existuje přístup, který tvrdí že veřejné statky jsou pozitivní externalitou, podle Špalka je to například Hillman (Špalek, 2011). Dalším autorem, který veřejné statky považuje za pozitivní externalitu, je podle Hampla Ronald Coase.

Coase se podle Hampla problematice veřejných statků explicitně nevěnuje, ale z jeho přelomového výzkumu o teorii firmy se dá odvodit potřeba státu a byrokratického aparátu, který bude zajišťovat veřejné statky. Firma podle Coaseho existuje z minimalizace transakčních nákladů a využívá úspory transakčních nákladů z rozsahu, kdy místo aby u každé části dělby práce byla uzavírána smlouva mezi jednotlivými stranami, tak centralizace práce ve firmě tyto transakční náklady odbourává a nastává úspora z rozsahu. Tato argumentace se dá použít i pro vznik státu a dále veřejných statků. Problém veřejných statků spočívá v tom, že lidé nejsou schopni koordinovat své aktivity z důvodu vysokých transakčních nákladů, proto do situace musí vstoupit stát, který svým vlivem je schopen tyto transakční náklady snížit pomocí centralizování úspor z rozsahu a tím nastavit novou rovnováhu, která bude efektivnější než předchozí rozptýlené zájmy (Hampl, 2001).

Třetím a posledním selháním efektivnosti nedokonalých trhů je nedokonalá konkurence. Samuelson tvrdí: *„Jedna z nejzásadnějších odchylek od efektivního trhu spočívá v nedokonalé konkurenci nebo v monopolistických jevech v ekonomice. Zatímco při dokonalé konkurenci nemůže žádná firma ani žádný spotřebitel ovlivnit ceny, o nedokonalé konkurenci mluvíme tehdy, pokud prodávající či kupující může cenu statku nějak ovlivnit.“* (Samuelson, 2007, str. 36).

Tento citát zdánlivě může vypadat, že s veřejnými statky příliš nesouvisí, opak je pravdou. Samuelson zdůrazňuje neefektivitu monopolů, ale na druhou stranu ten největší monopol v ekonomice považuje za spasitele problémů. Stát je největším monopoem v každé ekonomice. Monopol Samuelson definuje: *„Extrémním případem nedokonalé konkurence je monopol - jediný prodávající, který sám stanovuje cenu určitého výrobku nebo služby.“* (Samuelson, 2007, str. 36.). Z této definice monopolu vyplývá, že stát musí být tím největším tržním selháním.

Nutno dodat, že Samuelson na konci sekce doplňuje *„Je však důležité zkontrolovat, zda jsou trhy dostatečně otevřené novým konkurentům, ať už zahraničním nebo domácím. Není mnoho monopolistů, kteří by dlouho odolali útoku svých soků, pokud nejsou chráněni státní regulací či clem.“* (Samuelson, 2007, str. 36.), což u státního monopolu prakticky není možné.

Dalším tržním selháním, které uvádí Stiglitz, je nedostatek informací (1997). Stiglitz píše: *„Řada vládních programů je motivována přesvědčením, že trh ponechaný sám sobě neposkytuje spotřebitelům úplné a dostatečné informace.“* (1997).

Role informací je podle této bakalářské práce jedna z nejdůležitějších. Níže je problematika informací rozvedena a Stiglitz byl vybrán záměrně, protože jeho přístup k roli informací je diametrálně odlišný od přístupu F.A.Hayeka. Ten roli informací tolik zdůrazňoval a jeho učitel Mises navíc kladl důraz na roli soukromého vlastnictví jako nutnost šíření informací. Stiglitz toto paradigma upravil nejvíce z moderních ekonomů a například tvrdí že: *„Úloha vlády je však složitější. Informace tvoří v řadě ohledů veřejné statky. Rozšíření informace k dalšímu zákazníkovi nesnižuje informace dosažitelné pro ostatní. Efektivní rozdělení zdrojů vyžaduje, aby se informace šířily bezplatně, anebo jen za cenu jejich předávání. Soukromé trhy často poskytují jen omezené informace, stejně jako poskytují jen omezené množství ostatních veřejných statků.“* (Stiglitz, 1997, str. 26).

Tržní selhání se po druhé světové válce rychle rozvíjelo a řada autorů pochopila, že pokud trhy jsou nedokonalé, tak to platí i pro vlády. To mělo za následek vznik Teorie veřejné volby, která byla pod vlivem Rakouské ekonomické školy, která provedla řadu příspěvků do ekonomické teorie a její zástupci se účastnili řady ekonomických debat. První debatou byl spor o metodu „Methodenstreit“ mezi Carlem Mengerem a Historickou školou. Druhá velká debata byla vedena o ekonomické kalkulaci v socialismu. Po první světové válce v ekonomii proběhla řada změn. V ekonomii se začal prosazovat názory o výhodě vládního plánování, mnoho autorů nabylo přesvědčení, že pokud vláda byla schopna vyhrát válku, tak by měla být schopna alokovat zdroje efektivně i v době míru. Proti zastáncům vládního plánování se začala objevovat opozice, která upřednostňovala soukromé vlastnictví a nutnost zachování tržního principu, protože i vlády podléhají selhání a hlavně, že vlády nejsou sborem andělů, ale stejných lidí co vzešli z trhu (nirvana fallacy).

Z této myšlenky vzešlo vládní selhání. Jedním z vládních selhání jsou Omezené informace, ke kterým Stiglitz píše: *„Následky řady rozhodnutí jsou velmi komplikované a těžko předvídatelné.“* (1997, str. 27). V moderní době se toto vládní selhání projevuje více než

v minulosti, protože v dnešní době se dělba práce dostala na dříve nepředstavitelnou úroveň. Tento rozvoj dělby práce má za následek čím dál, tím větší specializaci znalostí, to znamená čím více je svět decentralizovaný, tím je těžší pro vládu odhadnout dopady vlastních rozhodnutí z důvodů rozptýlených informací. Vláda nemůže vědět, jak její zásah do trhu změní chování lidí, proto musí být velmi opatrná se zásahy. Může se totiž stát, že její zásah způsobí více škody než užitku. Vláda může rozhodnout o zvýšení sazby daně, ale to negarantuje, že se zvýší také daňový výnos. Tohle vládní selhání se někdy označuje taky jako nezamýšlené důsledky (unintended consequences). Omezené informace, neboli nedokonalé informace, jsou také tržním selháním, proto se objevuje spor, jak nedokonalé informace vyřešit. Mimo jiné o tomto byla debata o ekonomické kalkulaci, ve které na jedné straně stál Ludwig von Mises (Mises, 1962) a Friedrich August von Hayek (1958) jako zastánci trhu, a na druhé straně Abba Lerner (1934) a Oskar Lange (1939) jako zastánci vlády (Socialismu). V době, kdy se tato debata konala, byli Lerner a Lange považováni za vítěze debaty (Boettke, 2011. Soto 2010). Rozpad SSSR a jeho satelitů, ale ukázal, že to byl Mises a Hayek, kdo měli pravdu. Boettke - následovník Hayeka ukazuje, proč trh je nadřazen vládě: *„Cenový systém snižuje množství informací, které musíme zpracovat, a umožňuje nám koordinovat decentralizovaná rozhodnutí.“* (Boettke, 2011, str. 97).

Vláda při svém rozhodování podléhá jevu, který F. A. Hayek pojmenoval „Osudová domýšlivost“. Vláda si myslí, že je schopna měnit svět k obrazu svému podle svého přání. Hayek toto vystihnul ve své řeči k udělení Nobelovy ceny: *„Jednání ve víře, že máme znalosti a moc, které nám umožňují utvářet společenský proces zcela podle naší libovůle, znalosti, které ve skutečnosti nemáme, nám nejspíše nadělá hodně škody.“* (Hayek 1994, str. 193).

Vláda kvůli nedokonalým informacím není schopna odhadnout veškeré dopady svého rozhodnutí z důvodu, že nevidí všechny vazby, které v ekonomice existují. Proto vláda si ex ante myslí, že je schopna zlepšit blahobyt lidí svou aktivitou, ale cesta do pekel je dlážděna dobrými úmysly. Když podnikatel udělá chybu, je potrestán trhem nižším ziskem. Vláda tuto zpětnou vazbu nemá, nebo jen ve velmi omezené míře.

Druhým vládním selháním, který Stiglitz zmiňuje je *„omezená kontrola reakcí soukromého sektoru.“* (Stiglitz 1997 str. 27).

Toto selhání je pokračovatelem předchozího, ale je rozvinuto o problematiku motivací (incentive). Termín „Incentives matter“ vystihuje celou problematiku. Vláda se svým zásahem

do ekonomiky se snaží zlepšit výchozí stav, ale z důvodu nedokonalých informací nemůže být schopna vidět lidem do hlavy a vždy očekávat, že soukromý sektor na změnu zareaguje podle jeho přání. Lidé nejsou figurkami na šachovnici.

Třetím vládním selháním, které ovlivňuje veřejné statky, je jejich vládní poskytování, které sebou nese řadu problémů. Prvním je vynucená spotřeba neboli force riding, path dependency, tragédie obecné pastviny, externalizace nákladů, náklady obětované příležitosti, potlačení funkce podnikatele a neexistenci cen, tyto jevy způsobují snižování konkurence.

Problém vládního poskytování mimo jiné pochopil také Coase, Zajíček o něm píše „*Coase navíc v této souvislosti dodává, že chápe konkurenci jako proces, neboť největší škodou monopolizace odvětví není ani tak vyšší cena a menší poskytované množství, ale dopad monopolizace na budoucnost odvětví a na technologický rozvoj v daném odvětví, protože monopolizací se zcela mění pravidla hry motivace subjektů na trhu. Podstatou konkurence totiž podle Coaseho není to, jak nejefektivněji rozdělit existující koláč (ačkoliv přesně o to jde těm, kteří se snaží některá odvětví zmonopolizovat), ale to, že hledání nových způsobů uspokojení poptávky spotřebitelů tento koláč zvětšuje.*“ (Zajíček, 2007, str. 72).

Společnost, založena čistě na tržním principu neboli situace, o které píše Molinari, je společnost, kde veškeré statky jsou směňovány svobodně a nic jako veřejně vlastnictví neexistuje. Tuto společnost Mises popisuje jako full rotating economy - ekonomika, která je charakteristická rolí podnikatele. Podnikatel v této terminologii je, jak píše Mises „*Když ekonomie mluví o podnikatelích, nemá na mysli lidi, ale určitou funkci. Tato funkce není zvláštním rysem konkrétní skupiny nebo třídy lidí. Je spojena s každým jednáním a každého, kdo jedná, zatěžuje. Když tuto funkci personifikujeme ve fiktivní postavě, uchylujeme se k metodické pomůcce. Pojem podnikatel, jak ho používá katalaktická teorie, znamená: jednající člověk, na něhož se díváme výhradně z pohledu nejistoty obsažené v každém jednání. Při používání tohoto termínu nesmíme nikdy zapomenout, že každé jednání je zakotveno v toku času, a proto obsahuje spekulaci. Kapitalisté, majitelé půdy i ti, kdo pracují, nutně spekuluji. Spekuluje i spotřebitel, když uspokojuje očekávané budoucí potřeby.*“ (Mises, 2006, str. 232).

Roli podnikatele zavedl do ekonomie J.A. Schumpeter, jeho „podnikatel“ je v ekonomii více znám než pohled Misesa, který později rozvinul Israel Kirzner. V Holmanových *Dějinách ekonomických teorií* je rozdíl v těchto dvou pohledech vysvětlen tímto způsobem: „*Kirzner tedy spatřuje roli podnikatele v tom, že podnikatel hledá mezery na*

trhu. Ty jsou pro něho ziskovými příležitostmi - když je zaplní, vydělá. Podnikatelé objevující a zaplňující mezery na trhu, tím, zároveň zmenšují tržní nerovnováhy. Jde o permanentní tržní proces, směřující od nerovnováhy k rovnováze, který však nikdy rovnováhy nedosáhne, protože podmínky na trzích se (pod vlivem měnících se preferencí, objevujících se nových zdrojů a technologií atd.) neustále mění. Tak neustále vznikají další, nové mezery na trhu, které podnikatelé opět objevují a zaplňují... ústředním pojmem této teorie není "equilibrium", nýbrž "equilibrating process". Na rozdíl od Schumpeterova podnikatele - inovátora je Kirznerův podnikatel hlavně arbitrážérem. Objevuje, že na některých trzích je jistý statek drahý a na jiných levný.“ (Holman, 2005, str. 287). Podnikatel je v každém člověku a hledá nové informace na uspokojování nedostatku.

Při vládním poskytování veřejných statků musí být splněny dvě podmínky - force riding a překážky vstupu do odvětví. Force riding automaticky implikuje překážky vstupu do odvětví. Na poskytování veřejných statků jsou zainteresováni i lidé, kteří tento statek svou demonstrovanou preferencí odmítnuli a i přesto musí náklady na jeho provoz platit skrz daně. Díky překážkám vstupu do odvětví vládní podniky získávají výhodu oproti jiným podnikům a nejsou tolik tlačeni konkurencí, proto se na ně naplno nevztahují podmínky reálného světa: „Ve světě, ve kterém žijeme, jsou lidé podstupující ekonomická rozhodnutí konfrontováni s množstvím technologicky proveditelných výrobních projektů. To, co ekonomická kalkulace poskytuje, je prostředek, jak mezi těmito projekty vybrat takový, aby bylo zajištěno, že zdroje jsou využity ekonomickým způsobem. Plýtvání bude v důsledku toho minimalizováno spolu s tím, jak jsou chybná rozhodnutí neustále odhalována a napravována s pomocí výkazu zisků a ztrát. Pouze skrze proces odhalování a napravování chyb v rámci trhu může být řečeno, že odhady podnikatelů jsou svázány s realitou spotřebitelského vkusu, vybaveností zdroji a technologickými možnostmi. Každé podnikatelské jednání je toužebným odhadem budoucnost, která se liší od současného stavu, ale nemůže vzniknout sama od sebe jen na základě přání.“ (Boettke, 2011, str. 82-83).

Vládní poskytování pomáhá podnikům neúčastnit se reálného světa, o kterém výše mluví Boettke, ale jejich chování je podřízeno byrokracií. Veřejné statky nejsou poskytovány na tržním principu, motivem jejich jednání není zisk (uspokojení spotřebitelů), ale poskytování statku, protože se tak někdo rozhodnul. Při byrokratickém ovládání podniků neexistují ceny v pravém slova smyslu. „Tržní hospodářství neboli kapitalismus, jak se běžně nazývá, a socialistické hospodářství se navzájem vylučují. Žádná směs těchto dvou systémů není možná

ani myslitelná, něco takového jako smíšené hospodářství - systém, který by byl částečně kapitalistický a částečně socialistický - neexistuje. Výroba se řídí buď trhem, nebo výnosy průmyslového cara či výboru, "carů"." (Mises, 2006, str. 238). Problém tohoto určování cen je, že ceny jsou vytvářeny dynamicky na trhu a při vládním určování ceny: „zapomnělo se na to, že metoda, která je za daných podmínek nejlevnější, musí být znovu a znovu objevována podnikatelem, někdy téměř ze dne na den, a že navzdory silné motivaci nemusí být v žádném případě tím, kdo objeví nejlepší metodu již zavedený podnikatel, člověk pečující o existující podnik. Pokud jsou však ceny pevně stanoveny autoritou, je tato metoda vyloučena.“ (Hayek, 1940, str. 196). „Jinak řečeno: přínosy konkurenčních trhů jsou svázány se samotnou existencí trhů a nelze jich dosáhnout nezávisle na tomto kontextu.“ (Boettke, 2011, str. 97).

Vláda může veřejný statek poskytovat jen v případě, jestliže není splněna podmínka svobodné směny⁵. Vláda využívá svého legitimizovaného monopolu na násilí (Weber, 1964) a nutí ty, co odmítají spotřebovávat veřejné statky k jejich spotřebě anebo minimálně k jejich financování. Jen díky tomuto financování všech obyvatel se splní poptávka části spotřebitelů a veřejný statek je poskytován. Nákladem poskytování veřejného statku je neefektivita z důvodu přinucení, tato neefektivita je nezbytnou součástí vládního poskytování a snižování blahobytu všech. Vládní přinucení přeorientovává vzácné zdroje ekonomiky z odvětví do odvětví a vzácné zdroje proto nemůžou sloužit jinde k uspokojení směny, která by byla dobrovolná a odpovídala by demonstrovaným preferencím.

Tato missalokace zpomaluje podnikatelské objevování. Důvod je prostý - původní poptávka byla uspokojena jen za cenu odčerpání zdrojů, které by byly poskytnuty někde jinde, proto původní místo pro objevování bylo uspokojeno díky dotaci ostatních. Role podnikatele se nyní ovšem zhoršila, protože „Podnikatel znamená jednajícího člověka vztaheného ke změnám, které se objevují v tržních datech.“ (Mises, 2006, str. 233), a vstup vlády do odvětví tyto tržní data křiví. Šance na uspokojení potřeb se kvůli tomuto zásahu vlády snižuje a vláda vypadá jako spasitel. Vláda toho ale byla schopna jen díky přenesení nákladů. Mises k tomuto píše: „Skutečnost, že stát nebo města vlastní a provozují některé podniky, nemění charakteristické rysy tržního hospodářství. Podléhají zákonům trhu, a proto jsou závislé na

⁵ Svobodná směna je efektivní z důvodu aprioristického axiomu směny. Směna na svobodném trhu probíhá, protože obě dvě strany v době směny druhému statku prisuzují vyšší hodnotu. Proto směna na svobodném trhu bude vždy pro obě strany výhodná.

spotřebitelích, kteří je mohou, nebo nemusí podporovat. Musí se snažit o zisk nebo se alespoň vyhýbat ztrátám. Vláda může krýt ztráty ze svých podniků a obchodů čerpáním veřejných prostředků. To však ani nevylučuje, ani nezmiňuje nadřazenost trhu. pouze ji přenáší do jiného odvětví, protože prostředky na pokrytí ztrát musí být opatřeny výběrem daní.“ (Mises, 2006, str. 238). Vláda tedy nic nevyřešila, pouze uspokojila poptávku jedné skupiny na úkor jiné, díky přenesení nákladů na provoz veřejného statku na všechny obyvatele.

Přenášení nákladů, ale komplikuje vstup soukromého subjektu na tento trh. Pokud by podnikatel chtěl lidem statek dodat, musí jeho nabídka být více efektivní než v případě bez státu, protože když vláda vstoupí na trh a začne statek poskytovat, tak jediné díky schopnosti přenesení nákladů. A tak podnikatel čelí nyní konkurenci v podobě státu, který navíc statek poskytuje za dumpingové ceny. Dumpingové ceny jsou nižší, díky schopnosti státu přenesení nákladů. Stát použije peníze i těch, co statek nechtěli, k financování veřejného statku a tím tento statek dotuje pomocí dumpingu.

S poskytováním statku vládou je spojen jev tzv. path dependency, kdy byrokraté, co jsou pověřeni spravováním věci veřejných, nemají dostatečnou motivaci na změnách ze dvou důvodů. Jednak kvůli legislativnímu monopolu, který poskytuje komparativní výhodu k ostatním potenciálním konkurentům, není tak tolik tlačěn do objevování a zlepšování podmínek spotřebitelů a za druhé role podnikatele je založena na snižování nákladů. Tyto náklady mohou být snižovány zaváděním nových technologií, které například způsobují nezaměstnanost a jelikož veřejné statky mají zpravidla silné odbory, které jsou umocněny veřejným sektorem kvůli argumentu výroby pro užitek a ne pro zisk, tak mohou argumentovat, že výnos z nových technologií nepřevýší negativní dopad v podobě nezaměstnanosti. Toto může být pravda a nemusí, ale je velmi obtížné zjistit, zda jejich rozhodnutí bylo efektivní nebo ne kvůli faktu, že veřejné podniky nefungují na bázi zisku a ztrát.

Ještě chybí rozvést force riding. Spotřebitelé jsou nuceni veřejně poskytované statky spotřebovávat a tak vznik tržní alternativy je potlačen. Spotřebitelé mohou respektovat tento force riding do určité míry, kdy pro ně náklady na force riding jsou nízké, ale jakmile se objeví podnikatel, který je schopen vládě konkurovat, lidé si uvědomí tyto náklady obětované příležitosti a náklady na force riding. Vláda z důvodu path dependency je přinucena zachovat původní výrobní postupy. Vláda respektive vládní podniky, při boji proti konkurenci, jsou

schopny jednat kooperačně, kdy mohou zformovat formu kartelu a společně postupovat v boji proti soukromé firmě. Přímý vládní účastník konkurenčního boje může využívat jako svoje subdodavatele jiné vládní firmy, které také mohou využívat přenesení nákladů a jsou chráněni překážkami vstupu do odvětví, tento konkurenční boj má za následek, že tyto podniky nedosahují svého potenciálu a snižují výstup ekonomiky. Dokonce se mohou dostat do ztráty, ale kvůli argumentu výroby pro užitečnost jim může stát dodat potřebné finanční prostředky v boji proti konkurenci.

Příkladem může být situace na českých drahách. Než vstoupil RegioJet na české koleje, lidé byli ochotni tolerovat dotování Českých drah, ale s jeho nástupem si lidé uvědomili, že existuje alternativa k vládnímu poskytování tohoto statku a začali využívat tržní poskytování statku, což má za následek zvýšení požadavků dotovat vládní podnik. České dráhy by se mohly například domluvit se zástupci krajů a vládních podniků o poskytování dopravy a tím společně postupovat proti RegioJet.

U vládou poskytovaných služeb vzniká problém neexistence smlouvy mezi zákazníkem a poskytovatelem. Není jasně definována cena a rozsah služeb, které bude podnik zajišťovat. Nikdo neví, na jaký rozsah služeb má nárok a může vznikat nad využívání služeb jednou skupinou lidí na úkor jiných a vzniká tragédie obecné pastviny.

Tato část je zakončena citátem, proč vláda selhává v porovnání s trhem kvůli absenci podnikatelského objevování. *„Tržní hospodářství představuje podnikatelský proces, který znovu a znovu pře nastavuje směnné poměry a alokaci výrobních faktorů. Podnikavý člověk objevuje rozdíl mezi cenami komplementárních výrobních faktorů a budoucími cenami výrobků a pokouší se využít tohoto rozdílu ve svůj prospěch. Budoucí cena, kterou má na mysli však není hypotetickou rovnovážnou cenou. Žádný aktér nemá nic společného s rovnováhou a rovnovážnými cenami; tyto pojmy jsou skutečnému životu a jednání cizí; slouží jako pomocné nástroje praxeologické dedukce, jež nemá žádný jiný způsob, jak mentálně uchopit nekonečný proces změn, než ho postavit proti stavu dokonalého klidu.“* (Boettke, 2001, str. 100-101).

2.2. Teoretické možnosti poskytování veřejných statků

Existují tři základní možnosti jak veřejné statky poskytovat:

- vládní poskytování skrz vládní podniky,
- kombinace vládního a soukromého poskytování,
- soukromé poskytování

Poskytování skrz vládní podniky může probíhat na různých úrovních. Vládní podniky mohou působnost celorepublikově, nebo mohou být decentralizovány na úroveň obcí a krajů. Druhou možností je kombinace vládního a soukromého poskytování skrz „Public-private partnership“ neboli veřejně-soukromé partnerství (Peková, 1999). Tyto dvě formy poskytování veřejných statků jsou si velmi podobné a rozdíl mezi nimi je více de iure, než de facto (Rockwell, 2008). U obou podnik dostává speciální privilegia od vlády a neřídí se výrobou pro zisk ale jinými cíli. Tyto cíle se liší podle vládního zadání. Problematiku toho, jak poskytovat veřejné statky veřejně, se zabývá teorie veřejné volby a ekonomie blahobytu. Teorie veřejné volby vychází hlavně z díla Jamese M. Buchanana (1998), který se odvolává na společenskou smlouvu, v rámci které se pomocí hlasování a politického trhu rozhoduje, který statek bude poskytován veřejně. Ekonomie blahobytu vychází hlavně z teorie Sameulsona a Paretova optima. Oba tyto přístupy trpí několika nedostatky. Přístup Buchanana a hlavně společenskou smlouvu podrobil kritice mimo jiné právní teoretik Lysander Spooner (1867), jehož hlavním argumentem proti společenské smlouvě je fakt, že ji nepodepsal a proto se na něj podmínky ústavy a jiných zákonů nevztahují a veškeré kroky vlády jsou porušením jeho přirozených práv, tento pohled dále rozpracovala řada autorů například kanadský filozof Stefan Molyneux (2007, 2008a, 2008b), nebo Rober Nozick (1974). Druhým přístupem je pohled ekonomie blahobytu, které je postaveno na Paretově optimu. Ekonomii blahobytu podrobil kritice Murray N. Rothbard v *Ekonomii státních zásahů* (2001). V této knize pomocí demonstrovaných preferencí ukazuje, že zvýšit společenský blahobyt je možný pouze na svobodném trhu. Jako nástroj pro své argumenty Rothbard používá demonstrované preference, které jediné mohou demonstrovat lidské přání. Proto vládní zásahy, kvůli nemožnosti srovnávat mezi osobní užitek, jsou vždy negativní a narušují axiom svobodné směny a jsou paretovsky neefektivní. Na základě této kritiky jediná možnost jak poskytovat veřejné statky je soukromé poskytování.

Jednou z možností jak veřejné statky poskytovat soukromě jsou „Proprietární komunity“, které nejsou v české literatuře moc prozkoumány (Tětek, 2011) a podle Tětky tato oblast je v ekonomii naprosto neprozkoumána, pouze dva autoři sociologie se této oblasti věnovali (Brabec, 2009, Jindrová, 2010). Tětek byl tedy jeden z prvních českých ekonomických autorů, který se této oblasti věnoval. Za ekonomický přístup se dá také považovat práce Terezy Šimové (2011), která zkoumala pozemkové spolky jako možnost ochrany přírody. Na druhou stranu zahraniční literatura, hlavně autoři z USA, se touto oblastí intenzivně zabývají (Foldvary, 1994. Stringham, 2010. McGinnis, 1999). Nejvýznamnější autorkou, která se zabývá touto oblastí, je Elinor Ostrom nositelka ceny Švédské národní banky za rozvoj ekonomické vědy na památku Alfréda Nobela. Ostrom se ve svých dílech zabývá, jak soukromé instituce vytváří vztahy, které jsou schopny efektivně alokovat zdroje, které nemají vymezené vlastnictví (Ostrom, 1990).

Proprietární komunity se dají zjednodušeně definovat jako spolky fungující na soukromém vlastnictví, které se snaží pomocí smluv a dohod vyřešit problém externalit a poskytovat veřejné statky. Externality se v rámci proprietárních komunit dají řešit pomocí Coaseho teorému. Coaseův teorém říká, že každou externalitu lze odbourat bez ohledu na to, kdo bude nakonec odškodňován. Odbourání externality je dosahováno vyjednáváním (Coase, 1960). Nevýhoda Coaseho teorému je podmínka nízkých transakčních nákladů, což v současném systému je velmi obtížné dosáhnout, ale proprietární komunity jsou schopné transakční náklady snižovat a proto se v nich Coaseův teorém běžně uplatňuje.

2.3. Shrnutí

V ekonomii je všeobecně přijímán předpoklad o efektivitě svobodných trhů a o jejich nadřazenosti vládnímu poskytování, ovšem podle většiny autorů svobodný trh má své meze. Tyto meze jsou definovány jako tržní selhání a jedním z nich je růst efektivnosti. Je to vláda, která má zlepšit růst efektivnosti a vypořádat se s problémy jako jsou veřejné statky, černý pasažér, externality, nedokonalá konkurence a nedokonalé informace. Tyto argumenty dlouho sloužily pro zvyšování vládních zásahů, jako například New deal v USA, fabiánský socialismus ve Velké Británii a jiné. Růst těchto vládních zásahů způsoboval také problémy, kterých si byli vědomi především ekonomové Rakouské školy, kteří sice teoreticky ukázali, že s nimi bude problém, ale prakticky nebyli vyslyšeni. Až do příchodu ekonomů Veřejné volby v čele s Jamesem Buchananem, kteří použili teorii rakouské školy a zavedli do ekonomie termín vládní selhání. K teorii Veřejné volby se připojil ještě Israel Kirzner se

svým pojetím podnikatele a společně představili praktické problémy vládních zásahů. Ukázali, že vláda má také jako trh svá omezení a trpí podobnými problémy. Vysvětlení je jednoduché, vlády vzešly z trhu. Vládním selháním tedy jsou monopolní poskytování veřejných statků a omezení role podnikatele, force riding (důsledek odpovědi na černého pasažéra), tragédie obecné pastviny (důsledek externalit), nedokonalé informace.

Na základě teoretických poznatků vládního a tržního selhání byly vytvořeny teoretické možnosti jak veřejné statky v realitě poskytovat, aby tento návrh mohl být považován za vědecký, musel být hodnotově neutrální. Vznikly dva základní přístupy teorie blahobytu představovány hlavně Samuelsonem a Paretovým optimem a zároveň přístup Teorie veřejné volby – Politický trh založen na společenské smlouvě. Oba tyto přístupy byly Rothbardem popřeny, který ukázal, že ani jeden z těchto přístupů není hodnotově neutrální a také z důvodu nesplnění axiomu svobodné směny nemůže být ekonomicky efektivnější. Proto jediným možným přístupem může být výhradně tržní ekonomika.

3. Vybrané veřejné statky poskytované v České republice

V této kapitole jsou rozebrány veřejné statky, které splňují alespoň jeden znak veřejných statků podle definice Paula Samuelsona⁶. U každého veřejného statku je nejprve popsáno, jak vypadá jeho poskytování v Ostravě a poté, jak vypadá jeho poskytování někde jinde ve světě, kde stejný veřejný statek je poskytován na tržním principu. V ekonomii je sice prakticky nemožné dělat jakékoliv reálné pokusy, ale někdy se dají najít situace, které by těmto pokusům byly velmi podobné, a na základě těchto situací se dají vyvodit závěry pro návrhy a doporučení tvůrcům hospodářské politiky. Byly vybrány tři veřejné statky – Městská hromadná doprava, Správa města a Soukromá bezpečnost. Tyto veřejné statky byly vybrány pro jejich snadnou identifikaci jako veřejný statek a také protože v rámci iniciativy „Ostravu nedáme!!!“ (Město Ostrava, 2012a) jsou tyto statky přímo zmíněné. Iniciativa „Ostravu nedáme!!!“ vznikla v Ostravě v roce 2011, jako protest proti uvažované změně financování měst. Ostrava po této změně měla dostávat méně peněz z centrálního rozpočtu, což by ovlivnilo financování veřejných statků. Jedna alternativa je protestovat proti rozdělování peněz, druhá je tuto situaci využít ke zlepšení ekonomické svobody. V této kapitole jsou ukázány možné alternativy, kterými se mohou inspirovat zastánci ekonomické svobody, aby následně je implementovali do Ostravské reality. V části 3.1. je prozkoumána městská hromadná doprava, dále jen MHD, v 3.2. správa města a v 3.3. veřejná bezpečnost po které následuje shrnutí kapitoly v 3.4.

⁶ Nevylučitelnost ze spotřeby a nulové mezní náklady.

3.1. Městská hromadná doprava

Jak je uvedeno výše, v ekonomii je prakticky nemožné dělat jakékoliv reálné pokusy, ale i přesto pomocí metody analogie a prostorové komparace je možné najít situace, které by těmto pokusům mohly být velmi podobné. Prvním příkladem je městská doprava v Santiagu, kdy v tomto městě byla MHD v 70.tých a 80.tých letech zcela deregulována a později v roce 2007 převzata vládou.

Městská doprava z pohledu ekonomické teorie splňuje obě dvě definice veřejného statku, kdy mezní náklady na nového pasažéra se rovnají nule a náklady na vyloučení dalšího účastníka jsou příliš vysoké.

V části 3.1.1. je ukázáno, jak je městská doprava poskytována v Ostravě, potom v části 3.1.2. alternativní pohled na zajišťování dopravy v Chilském městě Santiago a nakonec zvláštní soukromý systém v USA.

3.1.1. Městská hromadná doprava v Ostravě

Ostrava je třetí největší město v České republice. Žije v něm 342 918 osob, hustota zalidnění je 1034 obyvatel na 1 km², rozloha okresu je 331,53 km². Město se hlavně v zimě potýká se smogovou situací (Město Ostrava, 2012b). Městskou hromadnou dopravu, dále jen MHD, v Ostravě provozuje akciová společnost Dopravní podnik Ostrava, dále jen DPO.

Zakladatelem DPO, která je posledním pokračovatelem dopravců ve více než stoleté historii hromadné dopravy v regionu, je Statutární město Ostrava. Obor činnosti DPO je:

- poskytování služeb MHD ve Statutárním městě Ostravě a přilehlém území (tramvajové, trolejbusové a autobusové),
- projektování, výstavba, údržba a opravy dopravní cesty,
- údržba, opravy a modernizace dopravních prostředků, montáž tramvají a trolejbusů,
- projektování dopravní obsluhy území, výcvik řidičů, prodej reklamy.

Podnik je dlouhodobě ve ztrátě a musí být každoročně dotován částkou ve výši přesahující 1 miliardu korun. Většina těchto dotací plyne z rozpočtu města Ostrava. To znamená, že na

každého obyvatele města DPO dostává z dotaci ve výši skoro 3 000 Kč, bez ohledu na věk a jestli služby využívá nebo ne (DPO, 2010).

Systém plateb jízdného je buď dlouhodobý nebo krátkodobý. U krátkodobého jízdného se jízdenky označují přímo v dopravním prostředku. Placení jízdného kontrolují přepravní kontrolori, kteří náhodně provádí kontrolu v dopravním prostředku. V případě autobusů a trolejbusů v době 20:00 až 4:00 cestující do autobusu kontroluje řidič vozidla.⁷

Následující informace pochází z výročních zpráv DPO.

Průměrné procento cestujících bez platné jízdenky zjištěné při kontrolních akcích v posledních třech letech zrostlo z 2,97 % v roce 2008 na 4,44 % v roce 2010. Na základě výročních zpráv za posledních deset let vyplývá, že hodnota cestujících bez platné jízdenky se pohybuje okolo 3%.

Velkým problémem je hrazení těchto přestupků. V roce 2010 bylo přistiženo 95 137 neplaticích cestujících a pouze 28 960 z nich zaplatilo pokutu, ať přímo ve vozidle nebo později na základě sepsané dohody. Počet černých pasažérů je obtížné kvantifikovat z důvodu, že průměrný počet přepravních kontrolorů v roce 2010 bylo 53,08. Tito kontrolori těžko můžou zaznamenat veškeré případy černého pasažerství, proto je obtížné zjistit reálný počet přepravených osob.

Počet dopravních nehod také vzrostl z 449 v roce 2008 na 627 v roce 2010. Dodržování jízdního řádu v roce 2010 byla 84,93%⁸(DPO, 2012).

Řidiči jsou placeni od počtu odpracovaných hodin, na základě rozhovoru s řidičem DPO bylo zjištěno, že neexistují odměny za dodržení jízdního řádu ani za počet přepravených cestujících. Prémie sice existují, ale není specifikováno jak jsou rozdělovány, pravděpodobně na rozhodnutí vedoucího střediska.

Další data o kvalitě jsou obtížné získat, ve výroční zprávě DPO nejsou uvedeny a další neexistují, tento fakt potvrzuje problém teoretické části této práce, hlavně problém

⁷ Nutno podotknout, že řidiči nemají žádnou motivaci kontrolovat, jestli cestující opravdu má platný cestovní doklad, nebo jestli opravdu si označil platnou jízdenku.

⁸ Podmínky pro splnění je odchylka 0 až 179 vteřin.

neexistence smlouvy mezi dopravcem a zákazníkem. Nikdo neví, na co přesně má nárok a kdokoli, kdo dnes chce poskytovat služby v dopravě, musí splnit vládní podmínky ke vstupu do odvětví. Stát dnes rozdává licence na poskytování služeb taxi, osobní přepravy a reguluje zaměstnávání osob. Existuje zákoník práce, který mimo jiné stanovuje způsoby a podmínky odměňování za práci, nutnost dodržování bezpečnosti práce a ochrany zdraví při práci, a nařízení vlády o minimální mzdě, o nejnižších úrovních zaručené mzdy, o vymezení ztíženého pracovního prostředí a o výši příplatku ke mzdě za práci ve ztíženém pracovním prostředí. Proto v části 3.1.3. je popsána MHD v Chile, která byla velmi důsledně deregulována.

3.1.2. Městská hromadná doprava v Santiagu

Město Santiago se nachází v Chile a je rozděleno do 37 okresů. Jeho rozloha je 1 400 km². Populace města je 5 456 326. Hustota zalidnění z těchto čísel vychází na 3898 na km². Ve městě žije 37% chilské populace. Město se nachází na úpatí And, i když většina města je rovinatá, město je v zimě velmi často postiženo inverzí (Hidalgo, 2007).

Městská hromadná doprava v Santiagu prošla třemi stádii. První byl téměř neregulovaný systém, který později byl nahrazen centralizovaným systémem, bylo zvoleno partnerství veřejného a soukromého sektoru. Před zavedením centralizovaného systému existovala krátká doba, kdy fungovaly oba dva systémy zároveň.

V roce 2001 více než 40% domácností žilo pod úrovní 455 amerických dolarů na měsíc. Denní výjezdy lidí byly odhadovány na 16 milionů. Pro 62,5% výjezdů bylo použito motorové vozidlo, z 62,5% bylo 52% skrz MHD a 39% soukromými vozidly. Město zažívalo postupný nárůst využití soukromých vozidel hlavně z důvodu ekonomického růstu. V roce 1991 využívalo vlastní auto 20% populace a v roce 1977 12%.

Součástí MHD bylo také metro, které jako jediné z MHD po celou dobu je ve veřejném vlastnictví. V roce 2001 metro bylo dlouhé 38 km a zajišťovalo 6,7% motorizovaných výjezdů.

Autobusy zajišťovaly 43% výjezdů v roce 2001. Autobusová doprava byla zajišťována více než sedmi tisíci vozidly. Autobusy byly vlastněny třemi tisíci společnostmi, které byly rozděleny do 120 organizací, některé společnosti vlastnili pouze 2 autobusy a takových společností byla většina (Hidalgo, 2007).

Ve městě také fungovaly tři druhy taxi. Jeden tzv. „taxi-colectivos“, kterých bylo více než 11 000 na 341 trasách, tyto trasy byly pevně dány. Jízdné a jejich frekvence proměnlivá. V jednom taxi běžně bylo více zákazníků. Ve městě dále fungovalo 21 400 klasických taxi a více než 6 000 „special taxis“.

Žádný z těchto dopravců nedostával žádné dotace do roku 2007, naopak autobusová doprava generovala zisk 60 milionů amerických dolarů ročně.

V roce 2001 proběhl ve městě průzkum, ve kterém lidé hodnotili poskytované služby. Byla to autobusová doprava, která byla požadována za jednu z nejhorších, zatímco Metro a „taxi colectivos“ byly ohodnoceny jako „very good“ (velmi dobrý), nebo „reasonable“ (odpovídající).

Důvod této nepopularity může být způsoben velkou deregulací. Autobusová doprava byla velmi decentralizována, velký počet dopravců měl za následek velkou konkurenci, která měla mnoho negativních dopadů. Například řidiči byli placeni od množství prodaných lístků, tento způsob odměňování motivoval řidiče k pouličním závodům o zákazníky, aby na zastávky dorazili jako první a tím nabrali co nejvíce lidí. Proto mnoho řidičů dokonce ze stejných společností mezi sebou závodili, to mělo za následek zvýšení počtu dopravních nehod⁹. Další problém byl fakt, že autobusové zastávky nebyly pevně stanoveny a to mělo negativní vliv na dopravu, protože infrastruktura tomu nebyla přizpůsobena. Autobusy svým nabíráním cestujících kdekoli blokovali cestu a ostatní řidiči neměli možnost je objet. Řidiči ne vždy byli ochotni zastavovat na zastávkách z důvodu nízkého počtu lidí, v jejich očích to byla jen ztráta času. Odmítali nabírat školáky z důvodu, že platili 1/3 z běžného lístku a měli z nich také nižší provizi.

Autobusové společnosti neměli motivaci udržovat dobrý stav autobusů, hlavně jejich emise. Proběhly sice pokusy o regulaci, ale z důvodu rozdrobeného vlastnictví a neoficiálních autobusových parkovišť bylo velmi těžké uplatňovat kontroly na tak velké oblasti. Pokusy o regulaci selhali také z důvodu nepopularity regulace z pohledu autobusových společností, které proti jakékoliv regulaci stávkovali a blokovali ulice města svými autobusy. Proti těmto praktikám neuspěla ani vláda Augusta Pinocheta.

⁹ Počet nehod u motorových vozidel vzrostl z 10 na 100 000 obyvatel v roce 1990 na 15 v roce 2005. Více než 700 chodců bylo zabito na ulicích. Více než polovina byla způsobena auty, nebo autobusy. V Santiagu trend počtu mrtvých na ulicích způsoben auty, nebo autobusy rostl. Zatímco v jiných městech regionu klesal. (Munger, 2008)

Autobusy byly v různé kvalitě, jedny, které by se daly označit za luxusní, tak i autobusy, které byly původně nákladními auty, ale přestavěny na autobusy. Kvalita autobusů se promítala do ceny jízdného.

Pracovní podmínky řidičů byly následující. Pracovali více než 14 hodin denně, v nízko příjmových oblastech byli řidiči terčem zlodějů, některé tyto konflikty vyústily dokonce v smrt řidičů a ztrátu tržby. Řidiči z pravidla neměli žádnou formální smlouvu a jejich zaměstnavatelé očekávali, že budou krátit tržby. Část jízdného měla jít přímo do jejich kapsy, aniž by vydali cestujícímu jízdenku. Podle odhadů přibližně třetina jejich platu měla být takto financována.

Řidiči si byli vědomi problémů a snažili se situaci sami zlepšit. V rámci kooperace a zlepšení vlastních podmínek na některých trasách vybudovali vlastní jízdní řády. Stav připomínající Nashovu rovnováhu¹⁰.

Většina zastávek nebyla nijak nařízena, ale i přesto mnoho autobusů zastavovalo u zastávek metra nebo u zastávek konkurence.

Posledním problémem byly vysoké operační náklady a neefektivní struktura dopravních tras, mnoho autobusových tras kopírovalo trasu metra a z pohledu vlády takto docházelo k neefektivitě. Na periferii města bylo běžné, že trasa autobusů byla více než 60 kilometrů (tam i zpět). Na těchto trasách bylo více dopravců, než bylo třeba, produktivita autobusů tedy byla nízká a bylo jich více než bylo potřeba, což způsobilo větší znečištění.

Jízdné v tomto systému nebylo nijak integrováno. Při každém nástupu do autobusu cestující musel platit jízdné a tak mnoho cestujících strávilo v autobuse více času, než aby přestoupila a dále pokračovala jiným autobusem nebo metrem, čím by ušetřily čas.

Z těchto důvodů se vláda rozhodla tuto situaci změnit. Prezident Ricardo Lagos (2000 – 2006) začal plánovat projekt pojmenován Transantiago, který dále pokračoval pod prezidentkou Michelle Bachelet a byl spuštěn 10. 2. 2007, v době letních prázdnin.

Následek této změny byl viditelný ze dne na den. Pokles lidí jež využívali MHD, ucpání ulic, ztrojnásobení průměrné doby dopravy v MHD. Tyto problémy vyústili ve vystoupení prezidentky Michelle Bachelet, která ve svém projevu řekla: „Není běžné pro prezidenta, aby se postavil před lid a řekl „Moc se to nepovedlo.“. Ale to je přesně to co, bych chtěla říct v případě Transantiago... Obyvatelé Santiaga a zvláště ti nejchudší si zaslouží omluvu.“.

¹⁰ Řidiči se domluvili, že nebudou spolu závodit o zákazníky, aby nastala win or lose situace, ale raději upustí od části svého potenciálního zisku, nebo ztráty a přistoupili ke kooperaci.

Transformace nebyla úplná tragédie. Jeden problém se povedlo vyřešit, původní systém nebylo potřeba nijak dotovat, dokonce byl ziskový 60 mil amerických dolarů ročně, nový systém se ocitnul okamžitě ve ztrátě, bylo potřeba ho dotovat ve výši více než 600 mil amerických dolarů ročně. (Munger, 2008)

Základním požadavkem a cílem bylo udržet podíl MHD na dopravě nebo ho zvýšit. Vláda také chtěla docílit ekonomické, sociální a environmentální udržitelnosti.

Environmentální udržitelnost měla zlepšit inverzi. Sociální udržet cenu jízdného na podobné úrovni. Ekonomická udržitelnost měla zachovat finanční soběstačnost.

Systém byl nastaven, aby zde bylo 10 tras, které by byly zajišťovány různými operátory. Na každou z tras se vypsalo výběrové řízení, otevřené pro kohokoliv. Nový systém počítal s integrací všech linek a využití velkých autobusů, s cílem snížit některé trasy co kopírovali metro a zvýšit produktivitu autobusů, tento cíl by pomohl snížit emise, hluk a lepší využití metra.

Vláda chtěla zlepšit podmínky řidičů a tím snížit množství nehod. Byl odstraněn model placení od pasažéra. Řidiči byli placeni hodinově s pokutami za nedodržení jízdního řádu. Řidiči mohli pracovat pouze 8 hodin denně – celkově 45 hodin týdně. Autobusové společnosti dostávali stejné peníze za dospělé tak za školáky. Měly být zavedeny bezdotykové karty, které by platily jízdné a tím eliminovaly hrozbu násilí na řidičích a možné daňové úniky. Přední dveře měly sloužit pouze k nastupování a placení jízdného, ostatní dveře měly sloužit pouze k vystupování.

Správu jízdného a zajištění správy bezdotykových karet měla zajišťovat nově vzniklá společnost. Autobusy měly využívat nejmodernější technologie k lepšímu informačnímu servisu, pomocí GPS měl kontrolovat dodržování jízdního řádu, na zastávkách by cedule oznamovaly, za jak dlouho dorazí autobus, tyto informace měly být k dispozici na internetu a v mobilech. Autobusy byly standardizovány, aby zvýšili kapacitu a mohly převážet invalidy.

Plán byl založen na šokové terapii. Pouze metro mělo prodloužit svou trasu v průběhu devíti let o 66 km.

Město stanovilo tyto cíle:

- Zlepšení motivace přepravovat více lidí i při snížené konkurenci.
- Zlepšit poskytované služby.
- Výnos z jízdného založen na operačních nákladech. Výnosy navázány na ceny vstupů (ropa, mzdy).
- Snížit rizikovost projektu s cílem přilákat zahraniční investory.
- Snížení jízdného.
- Lepší bezpečnost.
- Snížit hustotu provozu.
- Zlepšení vzduchu a snížení hluku.

Od listopadu 2005 až do února 2007 probíhala implementační část, některé z nových autobusů fungovaly na starých trasách společně s původními autobusy. Tato část byla považována spíše za neúspěch, důvodem byl nedostatek informací a prodloužení čekacích dob.

Projekt byl spuštěn 10. 2. 2007, o pět měsíců později než byl plán. Zdržení bylo způsobeno nedokončenou infrastrukturou.

Únor byl lepším termínem pro spuštění, v Chile jsou v únoru letní prázdniny a město je mnohem klidnější. Integrace dopravy pomohla snížit náklady na cestování, jízdné bylo stanoveno na úrovni 0,75 amerických dolarů. Množství autobusů na ulicích se výrazně snížilo, díky tomu i emise. Neúspěch byl v nevyřešení nedostatku informací, který byl znám už v testovací fázi¹¹. Zvýšila se naplněnost autobusů a metra, ale kvůli snížení frekvence spojů se zvýšila doba čekání a tím také doba cestování, zvýšení nutnosti přecházet ze zastávky na zastávku kvůli nižšímu pokrytí tras, což ještě prodloužilo dobu cestování. Metro v době špičky bylo vytíženo ze 110-120% kapacity.

Řidiči byli placeni hodinově a museli dodržovat jízdní řád, proto nezastavovali na všech zastávkách, aby plnili časový plán. Kvůli možnosti nastupování pouze předními dveřmi autobusů se prodloužila doba cestování. Kvůli ztrátě motivace řidičů sledování placení jízdného, se zvýšilo černé pasažérství¹²(Hidalgo, 2007). Nyní bude ukázán ještě jeden možný způsob jak řešit MHD, tento příklad je z USA.

¹¹ Mapy byly příliš složité na pochopení.

¹² Nedá se vyčíslit reálný počet cestujících v novém systému

Koppl ukazuje ještě jednu možnost poskytování dopravy na soukromém principu „Jitney“. Jitney Koppl popisuje jako soukromou dopravu více osob jedním vozidlem. Historie Jitney začíná v USA na začátku 20. Století, jednalo se o soukromé auta, která byla nelicencována, tuto dopravu mohl zajišťovat kdokoli a ceny byly flexibilní podle domluvy. Roku 1916 přišla regulace, která toto poskytování prakticky zakázala (nastavila příliš přísné standardy). Dnes Jitney funguje spíše v chudých částech měst v USA, kde tyto firmy fungují ilegálně (Koppl, 2011). Jedno z měst, které se snažilo zlegalizovat toto odvětví, narazilo na odpor odborů, protože tyto firmy svou efektivností přebíraly zákazníky městského dopravci, což se odborům nelíbilo, a odbory použily svůj vliv na radnici, která zakázala přepravu za peníze bez předchozí domluvy. Tato regulace způsobila, že v 90. letech 20. století v New York City fungovalo ilegálně odhadem asi 5 000 poskytovatelů Jitney (Klein, 1997). Proběhli i další pokusy o legalizaci Jitney, ale všude na nápor odborů byl upraven legislativní rámec, že Jitney odešlo z trhu, nebo městské podniky snížily cenu svých služeb a vytlačili konkurenci¹³ (Koppl, 2011).

¹³ Toto snížení cen bylo možné jen díky dotacím od města.

3.2. Správa města

Správa města je běžně považována za přirozenou starost státu nebo spíše nižších správních jednotek. Osvětlení, silnice, bezpečnost, ochrana životního prostředí jsou služby, které jsou čistými veřejnými statky. Z pohledu teorie hlavního proudu je očekáváno, že tyto služby budou poskytovány od vlády, v případě Ostravy, která je v této části popisována, tomu tak je, ale v reálném světě hlavně v USA existují „Proprietární komunity“, které velmi často výše zmíněné služby, běžně poskytují. Proprietární komunity a jejich funkce je ukázána v teoretické části. Jedná se o soukromé komunity, které poskytují veřejné statky na soukromé bázi. V této části jedna z těchto proprietárních komunit je dána jako možná inspirace poskytování služeb, které město Ostrava zabezpečuje.

3.2.1. Správa města v České republice

V České republice proprietární komunity nemají moc velkou tradici, ale i přesto se od devadesátých let začíná rozvíjet jeden z druhů proprietárních komunit a to „gated communities“. Gated communities jsou různým způsobem definovány, jednou z definicí je: *„residenční oblasti s omezeným přístupem, který mění oblast veřejnou na oblast soukromou. Vstup je regulován pomocí fyzických bariér, zdí či plotů, vchod je uzavřen či kontrolován.“* (citováno z Brabec, 2009).

Uzavřenost komunit nemusí být pouze jen fyzická, ale jsou běžné i právní úpravy uzavření jako – zákaz či povolení domácích zvířat, zákaz věšení prádla na otevřené straně domu, maximální počet dětí a jiné. Pravidla se týkají také různých poplatků za poskytované služby - úklid ulic, odklizení sněhu, střežení objektu (Brabec, 2009).

Definicí gated communities existuje více, ale pro účel této práce je tento přehled definicí postačující. Je velmi důležité upozornit, že každá komunita je různá a výše zmíněné pravidla se velmi liší od každé komunity, v některých jsou tyto pravidla sníženy na minimum a jiné naopak mají velmi důkladný seznam pravidel.

Hlavní výhodou těchto komunit je konkurence. Majitel těchto komunit je silně zainteresován na zaplnění svého pozemku, pokud jeho bytová oblast je plně obsazena, generuje zisk. K tomu, aby byl schopen zisk generovat, může dospět jen díky kvalitnímu poskytování služeb a přilákání zákazníků a také je velmi důležité si tyto zákazníky udržet, proto řada těchto komunit rozesílá dotazníky a jinými způsoby se snaží zjistit spokojenost zákazníků (Tětek,

2011). V případě nabízení špatných služeb majitel bytů zkrachuje a musí opustit trh. Zásadním rozdílem mezi veřejným a soukromým poskytováním těchto služeb je jiné vnímání času z pohledu politika (starosty) a soukromního vlastníka. Politik podlého politickému cyklu a jeho chování ke správě je odlišný od toho soukromého. Tuto myšlenku vystihuje následovně Hoppe, když se ptá: kdo se bude lépe starat o majetek, jestli ten co ho má pronajatý na 4 roky (politik) anebo majitel domu, který si na něj vydělal a spojil s ním své živobytí (Hoppe, 2001).

Brabec odhaduje počet těchto komunit na 75 z toho 59 v Praze¹⁴, toto číslo je pouze odhad na základě dostupných informací na internetu, reálné číslo může být vyšší (Brabec, 2009), ale z tohoto čísla vyplývá jasně, že hlavní koncentrace komunit je v Praze. Odhadem v těchto projektech žije 13 000 Pražanů, tedy přibližně 1,06 % z celkové populace Prahy (Brabec, 2009). V oblasti zabezpečení tak 26 % objektů je bez fyzické separace a je hlídáno soukromou bezpečnostní agenturou, se sídlem v objektu a 24 hodinovým dozorem, často pomocí kamerového dozoru. Dalším typem zabezpečení využívá 28,6 % objektů a to je fyzická separace, neboli oplocení s jedním vchodem, kterým mohou projít jen rezidenti. Posledním typem zabezpečení je kombinace oplocení a hlídání soukromou bezpečnostní agenturou – 45,4 % (Brabec 2009). Tyto formy zabezpečení mohou mít různé důvody, například Tětek ve své práci ukazuje na příklad projektu Central Park, jak se tato komunita vypořádává s problémem černého pasažéra u jejich poskytovaného parku. Tento park je ohraničen jednak plotem a také bytovou zástavbou a jedinou možností, jak se do něj dostat, je přes prostory bytové zástavby, do které je potřeba se prokázat elektronickou kartou. Tento projekt vyřešil černé pasažérství stejným způsobem jako britské majáky¹⁵. Spojením nabízených služeb s jinou, za kterou se platí. Tento projekt je spíše orientován na uzavřenou komunitu než na otevřenou. V rámci zlepšení služeb tento projekt nabízí také 24 hodin otevřenou recepci, která nabízí kontrolu bytu v době nepřítomnosti, poštu, úklidové služby čistírnu a jiné (Tětek, 2011). Druhým projektem, o kterém píše Tětek, je projekt BB Centrum, tento areál se liší od Central Parku hlavně svou otevřeností. Součástí BB Centra je veřejný

¹⁴ Ekonomickou zajímavostí je fakt, že v letech 2007 – 2008 bylo dokončeno nejvíce bytových jednotek a celkem 19 residenčních projektů (Brabec, 2009), tedy na vrcholu realitní bubliny.

¹⁵ Na příkladu Coase ukazuje, že statek který podle Samuelsona musel být veřejný (Samuelson, 2007) tak existuje tržní alternativa Coase (1974) ve svém článku ukázal, že majáky byly stavěny soukromě mimo jiné z peněz, které byly vybrány od kotvících lodí v přístavu za možnost využití tohoto přístavu.

park, do kterého má vstup povolen kdokoliv kromě psů, čím se pravděpodobně majitel snažil vyhnout negativní externalitě v podobě psího znečištění.

Proprietární komunity jsou v České republice ještě stále něčím novým, proto je obtížné vyvozovat závěry o kvalitě služeb, které poskytují. Nejlepším měřítkem kvality služeb je poptávka po službách těchto komunit. Tyto komunity jsou v České republice novým jevem z důvodu situace před rokem 1989, kdy vládní režim neumožňoval vznik těchto komunit v plném rozsahu. Proto vyvozování závěrů je poměrně obtížné, protože bydlení je statek dlouhodobé spotřeby a závěry se dají vyvozovat po mnohem delší době, než je existence v České republice.

V Ostravě se nachází celkem tři gated communities – Nové Byty Ostrava, Vítězná Ostrava a budující se rezidence na Nové Karolíně. V okolí Ostravy existuje ještě rezidence například – Vila Park Čeladná.

Město Ostrava zajišťuje poměrně hodně veřejných služeb jako městskou nemocnici, domovy pro seniory, střediska volného času, svoz odpadu, informační servis a sportovní a rekreační zařízení (město Ostrava, 2012c).

Hodnotit kvalitu těchto služeb, které jsou poskytovány centrálně, tak jako u příkladu MHD, je obtížné. Existují sice dotazníky, ale kvůli neexistenci alternativy, se velice těžko vyhodnocují. Osobní zkušenosti jsou jednou z možností, ale nikdo nemůže vědět, jestli současný stav není ten nejlepší ze všech možných.

V letech 2007 – 2010 dosahují výdaje Ostravy více než šesti miliard korun, nejvíce to bylo v roce 2009 a to přes přibližně osm miliard korun. Tyto peníze z 88 % pochází z daní a zbytek z dotací, kapitálových příjmů a nedaňových příjmů. Běžné výdaje na „Všeobecnou veřejnou správu a službu“ je 35% a na „Služby pro obyvatelstvo“ 25%, z čehož vyplývá, že 60% jde na správu města (včetně MHD) (město Ostrava, 2010).

Tyto peníze jsou lidem nedobrovolně vzaty, což neznamená, že by nebyly použity na stejné statky, ale s určitostí se dá říci, že z důvodu nedobrovolnosti toto užití není nejlepší. Nikdo nemůže vědět, jestli toto rozdělení je optimální, jediný způsob jak ho zjistit je dobrovolná směna.

3.2.2. Správa města v zahraničí.

Tato část je zaměřena na pohled poskytování městských služeb v USA, hlavně na různé formy proprietárních komunit. Nejprve jsou ukázány obecnější projekty a následně je do podrobností prozkoumán příklad města Celebration, které je jednou velkou gated communities, a nakonec jsou popsány specifické body jiných gated communities v USA.

Budování soukromých měst nemusí být projektem pouze developerských firem, ale i firma IKEA se rozhodla vybudovat své město. Společnost IKEA se chystá vybudovat vlastní město na kraji Londýna s maximálním počtem residentů až 6 000. V centru města má vyrůst administrativní centrum, školy, obchody, restaurace, zdravotnická zařízení. To vše bude spravovat soukromá firma, která bude zároveň dohlížet na pořádek a čistotu v ulicích, auta budou mít zákaz vjezdu do města, jediná možnost je využití podzemního parkoviště (ihned.cz, 2012).

Zajímavým projektem, který si zaslouží zmínku, je Seasteading¹⁶. Jedná se o projekt Seasteading Institute, který založil Patri Friedman¹⁷, kdy cílem projektu je vybudování námořní plošiny, která by se nacházela mimo vody jakéhokoliv státu a proto by se jednalo o komunitu zcela nezávislou na existujícím státu a státního práva. Politická ekonomie si vybudováním komunity, která bude ekonomicky soběstačná a se stálými obyvateli, může slibovat vznik reálných pokusů v oblasti institucionální ekonomie se zaměřením, jaká forma „vlády“ je nejvíce efektivní, jestli je to anarchie, socialismus, demokracie či vzniknou nové formy vlády. Autoři projektu do roku 2015 očekávají vznik plošiny, která:

- bude mít 50 stálých rezidentů,
- bude ekonomicky soběstačná (ve smyslu nebude třeba ji dotovat, ale rezidenti budou schopni vlastní práci si zabezpečit dost peněz na mezinárodní obchod),
- bude mít „politickou autonomii“,
- bude nabízet nákup nemovitosti na svém území (Seasteading, 2012).

¹⁶ Viz. Na <http://www.seasteading.org/>

¹⁷ Syn Davida F. Friedmana asi nejznámějšího neoklasického ekonoma propagující anarchii, který je synem Milтона Friedmana.

Město Celebration se nachází jižně od Disney World Resort v Osceola County v USA. První obyvatelé se do tohoto města nastěhovali v červnu 1996, rozloha města Celebration je 10,7 mil², město je projektem společnosti Walt Disney Company, dále jen WDC, a stálo 2,5\$ bilion. Ve městě se nachází spousta služeb, které splňují definici veřejného statku, tyto služby jsou ovšem poskytovány soukromně (Stringham, 2010). Podle internetové stránky města Celebration zde žije 9 000 obyvatel. Město bylo plánováno s maximálním počtem obyvatel 12 000 (Celebration, 2012).

Nápad na vznik města dostal Walt Disney, který pochopil, pravděpodobně nevědomky, internalizaci externalit. Krátce poté, co v roce 1955 Walt Disney otevřel zábavní park v Anaheimu v Kalifornii, mnoho okolních pozemků, ale i restaurací, zaznamenalo zvýšenou poptávku po svých službách, toto mělo za následek zvýšení jejich ceny. Walt Disney z tohoto ale nijak neprofitoval, jednalo se o tržní selhání v podobě pozitivní externality. Posléze velmi litoval svého rozhodnutí nekoupit tyto pozemky před otevřením zábavního parku. Když se rozhodoval pro otevření dalšího parku na Floridě, rozhodl se tentokrát koupit nejenom oblast, na které park stál, ale také přilehlé oblasti jako "krycí zónu" (buffer zone), aby náklady externalit nesl sám. Nakonec vlastnil oblast 28 000 akrů, tedy oblast o rozloze San Francisca. Stát Florida chápal ekonomickou výhodnost založení zábavního parku a tak v roce 1967 schválil zákon, podle kterého WDC se stala vlastníkem 98% pozemků v Reedy Creek Drainage District. Následkem tohoto zákona bylo převedení povinností na poskytování cest, mostu, osvětlení a budov na tuto společnost. V zákoně o zodpovědnosti v districtu je implicitně napsáno, že zodpovědná osoba (WDC) vlastní infrastrukturu, dopravu a rekreační zařízení., neboli vlastníkem cest v této oblasti není stát ale právě tato společnost. Krok o převedení vlastnických práv na WDC byl velmi důležitý pro umožnění internalizaci externalit, kdy tímto dostala motivaci spravovat svěřenou oblast, nejlépe jak mohla. V případě úspěšného spravování byla odměněna zvýšením hodnoty, za neúspěch byla potrestána snížením hodnoty (Stringham, 2010).

Ve městě se nachází městské centrum, jezero, školy a zdravotnické centrum, přírodní stezky, parky, 109 akrů administrativních budov, čtyř a půl hvězdičkový hotel s 18 jamkovým hřištěm golfovým hřištěm. Centrum města bylo umístěno do oblasti okolo jezera, byly zde vybudovány společenská centra jako radnice, banky, pošta, fitness centrum, kino, restaurace. Nachází se zde služby, které spadají do označení veřejné statky - fontány, hřiště, parky a jiné rekreační zařízení. Tyto veřejné statky jsou poskytovány na soukromém principu. Nevzniká u

nich problém pozitivních externalit, ale naopak zlepšují situaci všech. Díky soukromému vlastnictví města pozitivní externality nejsou problémem, protože v systému proprietární komunity, jako je město Celebration, existují motivace (incentives) k produkci pozitivních externalit, které se odráží ve zvýšení ceny pozemku. Jedná se o uplatnění Coaseho teorému v praxi. Nejlepším příkladem této pozitivní externality jsou nemocnice, které se v Celebration také nacházejí. WDC měla důvod dostat zdravotnickou péči do města kvůli zvyšování hodnoty svého vlastnictví, což se jí povedlo v podobě soukromého nemocničního zařízení v roce 1998. V nemocnici není pouze jen plastická chirurgie, jak často odpůrci privatizace zdravotnictví varují, ale je to standardně vybavena nemocnice s šedesáti lůžky, zubařem, kardiologem atd. Z podobného principu ve městě vyrostl také kostel a další místa, kde se lidé různých náboženství mohou scházet. To, že externality jsou internalizovány dokládá Stringham na hodnotách domů ve městě Celebration a okolí. Medianová cena v Celebration byla 380 900 \$ a v okolí 99 300 \$. V lednu 2009 byla průměrná cena v Celebration byla 583 231 \$ a v okresu 236 494 \$ (Stringham, 2010).

Výše je ukázán způsob jak jsou vyřešeny pozitivní externality. Ekonomická teorie, ale také zdůrazňuje dopady negativních externalit, které jsou ve městě také vyřešeny tržním způsobem. Toto tvrzení je možné ilustrovat na vzhledu domů. I když vkus a hodnoty krásy jsou subjektivní záležitosti, tak existují trendy, o kterých se dá říci, že přijímá většina populace. Na základě tohoto poznatku se dají určit obecné trendy, které pomáhají zvyšovat hodnotu pozemku kvůli vzhledu. Architekti města Celebration nemuseli být ekonomičtí odborníci, aby si uvědomovali korelaci mezi pěkným okolím a vyšší hodnotou pozemků, proto domy a jednotlivé části města byly vytvořeny s určitou představou a zaměřením na exteriér domů¹⁸. Tyto požadavky zvyšovaly náklady na výstavbu, ale v konečném důsledku, když tato akce byla koordinována, tak zvýšila hodnotu všech domů. Pro udržení usilovaného vzhledu a eliminaci tragédie obecné pastviny musí případní zájemci o nemovitost souhlasit s věčným břemenem jako například, že okna do ulice budou pouze bílé, domy ve viktoriánském stylu nesmí mít rolety, všechny domy v části Downey Place musí být natřeny určitou barvou atd (Stringham, 2010).

¹⁸ Tento princip funguje stejně i naopak. Neudržované domy by způsobovali nižší zájem o lokalitu a tím nižší ceny.

Z vlastnického pohledu se situace dnes poněkud změnila potom, co WDC vybudovalo celou infrastrukturu a postavilo veškeré domy v oblasti tak se rozhodlo, že domy ve městě nebudou pronajímat, ale že tyto domy prodají případným zájemcům do soukromého vlastnictví. Ale kdokoliv, kdo by měl zájem si nějaký dům koupit, musí respektovat "Covenants, Conditions, and Restrictions", což je soubor pravidel, který případný zájemce o koupi musí dodržovat. Jedná se v podstatě o věcné břemeno, které musí nový majitel respektovat. Tyto pravidla jsou zavedena pro udržení určitého standartu ve městě, ale i tyto pravidla se v čase vyvíjí. Pravidla jsou určována družstvem vlastníků domů, ale v tomto družstvu má WDC právo veta. Výše uvedena některá z pravidel se dostala i do amerických médií, když jeden z vlastníků domu v Celebration se rozhodl natřít okna na růžovo, což družstvo později napadlo a nařídilo přetřít zase na bílo. Objevila se sice kritika na tyto pravidla, ale tyto pravidla mají svůj význam, jak je uvedeno výše¹⁹. Koordinace vlastníků domů pomáhá produkci pozitivních externalit a tím zvyšovat hodnotu všech domů a nehrozí proto vznik tržního selhání v podobě černého pasažéra (Stringham, 2010). Rozdíl mezi černým pasažérem v soukromé čtvrti a ve veřejné Beito vystihuje následovně „Černý pasažér v soukromé čtvrti byl reálnou osobou známou všem dotčeným. Černý pasažér v rámci vládou poskytovaných služeb byl naproti tomu abstraktním anonymem“ (citováno z Tětek, 2011). Ve městě je také kladen velký důraz na sousedské vztahy, díky kterým ve městě vznikly různé spolky, které pořádají mnoho kulturních akcí (Celebration, 2012). Walt Disney Company prodala část centra města realitní společnosti Lexin Capital, která nyní centrum města spravuje. Tento prodej byl rovněž zatížen věcným břemen - uchování architektonického stylu a pořádání tradičních událostí jako festival ke dni nezávislosti. Věcná břemena a smluvní doložky jsou běžně používané nástroje u proprietárních komunit. Například u proprietární komunity v St. Louis existovala smluvní doložka, která měla za úkol ochránit vzduch před znečištěním, pomocí zákazu spalovat dané uhlí pod hrozbou smluvně stanovenou pokutou (Tětek, 2011).

I když město je v soukromých rukou, tak i zde existuje veřejný sektor. Školství ve městě je kombinované. Například soukromou školou je Celebration Academy se 100 studenty a veřejnou Celebration High School, která je součástí Floridského veřejného vzdělávání, a v roce 2009 ji navštěvovalo 1 995 studentů. Od roku 2001 se v centru města nachází také soukromá Stenson University, s možností studovat ekonomické a učitelské obory. Právo, ale hlavně jeho dodržování, ve městě také není privátní, ale je zajišťováno veřejně.

¹⁹ Těchto sporů proběhlo více Ross 1999.

Toto je poměrně překvapení z důvodu, že zábavní park Disney World disponuje velkým soukromým bezpečnostním personálem. Doprava ve městě je rovněž částečně zajišťována veřejným a částečně soukromým dopravcem, který poskytuje dopravu v centru města.

Projekt města Celebration byl oceněn několika cenami jako například "Development of the Year" od National Association of Industrial and Office Properties V roce 2000 bylo město oceněno jako "Best Community" v kategorii sídel v hodnotě 250 000-500 000\$ a mnoha dalšími oceněními (Stringham 2010). Město Celebration je důkazem, že něco jako naprosté soukromé poskytování měst je možné a že může fungovat lépe než veřejné. Pro tento výrok se hodí ještě ilustrativní příklad proprietární komunity průmyslového areálu – Chicago Central Manufacturing District. V rámci této komunity byly silnice spravovány soukromě včetně dopravních pravidel, protože tento areál byl hlavně průmyslovým, tak správa města se rozhodla upravit dopravní pravidla. Například změnila přednosti v jízdě s cílem preferovat nákladní vozidla. Tato jednoduchá změna způsobila zlepšení situace hlavním klientům, nákladním dopravcům. V rámci této komunity fungovala také požární bezpečnost, která byla založena na prevenci, hlavně oddělením budov použití drátěných skel a zásobováním požární vody. Dále fungovala také soukromá policie, která poskytovala bezpečnostní služby na svém území a byla vysoce efektivní. V roce 1914 učinila 114 zatčení se 100% usvědčením (Tětek. 2011).

3.3.Bezpečnost

V minulé části byla rozebrána správa města jako veřejný statek. Na hlavním příkladě města Celebration bylo ukázáno, že soukromý sektor je schopen zajistit veškeré veřejné statky až na bezpečnost. Soukromá bezpečnost v USA má dlouhou tradici, proto i dnes jsou soukromé bezpečnostní agentury v USA považovány za běžnou záležitost, soukromí ochránci převyšují ty veřejně v poměru tři ku jedné. Počet zaměstnanců v soukromých agenturách je uváděn jako 1,5 milionů. V USA funguje více než 9 000 soukromých bezpečnostních agentur a další expanzi těchto agentur brání hlavně vládní regulace (Koppl ed., 2011).

3.3.1. Bezpečnost v ČR

V této části bude prozkoumána bezpečnost v České republice, nejprve bude popsána bezpečnost jako celek v Česku, následně různé formy soukromého poskytování a hlavně legislativní rámec soukromých bezpečnostních agentur.

Vnitřní bezpečnost v České republice je zajišťována hlavně Státní policií, které pomáhá Obecní policie.

Současně existuje možnost využití soukromých bezpečnostních agentur. V České republice působí přibližně 7 500 takových podnikatelských subjektů, které zaměstnávají na 52 000 zaměstnanců. Tyto agentury nabízí rozmanité služby – ostraha objektů a pozemků, skryté hlídače, ochranu osob, instalaci prostředků k zabezpečení objektů a pozemků, převozy peněz a jiné (Salivar, 2011). Soukromé bezpečnostní agentury slouží v České republice, tak jako v zahraničí, spíše k prevenci než k řešení kriminality. Bezpečnostní agentury jsou poměrně deregulovány, což je v poslední době poměrně kritizováno a existují snahy o větší regulaci tohoto sektoru, nejen živnostenským zákonem. (Salivar, 2011). Fakt, že bezpečnostní agentury nejsou regulovány neznamena, že neexistují žádné standarty služeb. Agentury tohoto jevu sou si dobře vědomy a proto vytvořily vlastní asociace a komory, kterých může být členem jen ten kdo splní podmínky, které tyto spolky požadují.

Policie na druhou stranu zaměstnává 38 900 policistů (Česká televize, 2012) a slouží hlavně k řešení problémů než k prevenci, která samozřejmě je jedním z hlavních cílů. Policie se dlouhodobě potýká s řadou problémů, řešením měla být reforma v roce 2008. Za hlavní cíle si stanovila například – omezení nepolicejních činností,

- zlepšení vzdělávání policistů,
- sledování světových trendů v ochraně bezpečí,
- debyrokratizace

Názory na tuto reformu se různí a neustále probíhá společenská diskuze jak služby policie zlepšit, zefektivnit a zkvalitnit jako u ostatních veřejných služeb.

3.3.2. Soukromá bezpečnost v USA

V této části budou rozebrány různé příklady soukromé bezpečnosti v USA, jak soukromé bezpečnostní agentury ovlivnily místní kriminalitu, jak vláda USA klade překážky ke vstupu do odvětví a porovnání nákladů na veřejnou policii a soukromou. Nejprve bude rozebrán jeden konkrétní příklad tržní policie a poté výsledky různých studií v různých oblastech.

Jedna z nejstarších soukromých policií v USA je San Francisco Patrol Special Police (dále jen SFPSP), historie této společnosti sahá až do doby zlaté horečky, tedy 18. století (SFPSS, 2012). V dnešní době SFPSP chrání stovky klientů - od malých podniků, kostelů,

rezidenčních komunit anebo poskytují bezpečnost při společenských událostech. Je potřeba zmínit, že SFPSP nefunguje vyloženě na bázi soukromé, ale je částečným mixem soukromého a veřejného poskytování, z důvodu vládních zásahu a regulace. Je to hlavně San Francisco Police Department, který se snaží regulovat toto odvětví z důvodu snížení konkurence a vynucení lepších podmínek pro vlastní činnost (Stringham, 2010).

SFPSP při poskytování služeb je vnímána spíše jako preventivní služba než služba, která slouží k řešení problémů. Doklad tvrzení, že SFPSP se zaměřuje hlavně na prevenci, je možno vidět ze služeb, co nabízí na svých internetových stránkách. SFPSP nabízí Základní hlídání (Basic Patrol Service), Odpověď na alarm (Alarm response), Doprovod (Escorts) a mnoho dalších s možností individuální konzultací rozšíření nabídky služeb (SFPatrolspecpolice.com, 2012). Nutno podotknout, že SFPSP disponuje připojením na rádio místní policie a proto v případě, že jsou nejbližší k události, kde občan San Franciska volá o pomoc, tak mohou zakročit jako by byli součástí policejního sboru (Stringham, 2010).

Stringham tvrdí, že SFPSP poskytuje lepší služby než San Francisco Police Department, na oporu tohoto argumentu Stringham poukazuje na dotazník, který je součástí jeho práce, a v němž odpovědělo 63 zákazníků z celkového počtu 146 dotazovaných, tedy 43% procent. Tento poměr by měl stačit k získání základních informací. Z výsledků otevřených otázek Stringham vybral čtyři hlavní závěry:

- SFPSP poskytuje služby, které policejní sbor ne,
- policejní sbor nereaguje dostatečně rychle jako SFPSP,
- SFPSP funguje spíše jako prevence než jako ex post řešitel události,
- většina odpovědí o policejním sboru tvrdí, že neposkytuje přesně, co by po nich chtěli.

Některé otázky nebyly otevřeny, ale pouze s možností ANO, NE. U těchto otázek se objevily také zajímavé výsledky. Na otázku, jestli pracovníci SFPSP zlepšují úroveň sousedství v oblasti bezpečnosti a společenských vztahů, odpovědělo 97% ANO. Další otázka s jednoznačnou odpovědí ANO (89%) byla, jestli dotazovaní mají pocit, že jejich názor má vliv na chování a práci pracovníku SFPSP. Zato u otázky, jestli jejich názor má vliv na chování členů policejního sboru, bylo pouze 47%. Tyto výsledky přesně vystihují teoretické myšlenky této bakalářské práce v oblasti rozdílů mezi tržním a vládním poskytováním statků a potvrzují další závěr, jež Stringham vyvozuje ve své práci, a to, že zaměstnanci SFPSP musí bojovat o

své místo na trhu, tak mají nastaveny motivace (incentives). Aby se staly součástí komunity a získaly důvěru zákazníků, naslouchají svým zákazníkům a snaží se uspokojit jejich přání a to co možná nejrychleji, protože pouze díky uspokojení těchto jejich přání mají šanci si svou práci udržet, proto často reagují na přání lidí, které členové policejního sboru se rozhodli neřešit.

Zvláštností na celé situaci je fakt, že SFPSP je běžně placena ze soukromých zdrojů při poskytování bezpečnosti, ale zároveň zde vzniká pozitivní externalita a problém černého pasažérství, které se používají pro existenci veřejně statků. SFPSP i přes pozitivní externalitu a černé pasažerství je schopno fungovat ziskově a poskytovat služby na mnohem lepší úrovni, než San Francisco Police Department. Tento výsledek je o to působivější, protože SFPSP funguje v prostředí, kde externality je reálným problémem a ne jako v případě například města Celebration, kde externality je možno vystopovat a konkrétně definovat, kdo získal a kdo ztratil. I přes tyto výhody, které SFPSP městu zajišťuje, existují snahy zkomplikovat podnikání pro SFPSP, jsou to hlavně předsedové odborů policejního oddělení, kteří se snaží zkomplikovat podnikání pro SFPSP pomocí regulací a nabízení služeb členů policejního sboru při soukromých akcích. Členové policejního sboru mohou ve svém volnu nabízet svoje služby jako poskytovatele bezpečnosti při společenských událostech, hlídání obchodů apod., tím jsou přímou konkurencí pro SFPSP. Služby, které nabízí SFPSP, jsou sice levnější - hodinová sazba včetně auta se pohybuje okolo 48 dolarů za hodinu a hodina člena policejního sboru se blíží k 106 dolarům na hodinu. Členové policejního sboru, i když jejich cena je vyšší, tak jsou schopni získat komparativní výhodu z důvodu institucionálního rámce, který se povedl odborům vytvořit. V rámci tohoto institucionálního rámce jsou členové policejního sboru schopni externalizovat náklady na jejich práci, protože jejich hodinová sazba je dotována z veřejného rozpočtu. Druhým způsobem, jak předsedové odborů získali komparativní výhodu, bylo nastavením regulace pro uchazeče o práci u SFPSP, každý uchazeč o práci u SFPSP musel projít kontrolním řízením u San Francisco Police Department. Toto řízení doprovázely obstrukce, protože zákon, který stanoví toto řízení, nezmiňuje, jak dlouho může maximálně trvat, proto některé řízení trvalo i více než rok (Stringham, 2010). Dokonce existuje případ, kde členové policejního sboru vyhrožovali majitelům obchodů, že pokud si nebudou najímat lidi z policejního sboru ale od SFPSP, tak nebudou plnit svou práci v řádné pracovní době a budou danou oblast ignorovat při pochůzkách. Příklady jak SFPD komplikovalo práci pro SFPSP je více a většina z nich byla důvodem podání stížnosti k antimonopolnímu úřadu. Tyto regulace začaly hlavně od 90. let 20. století a měly za následek snížení pracovníků SFPSP ze 200 na 40. Stringham ve své práci ukazuje, že tyto regulace

mimo jiné zvyšují náklady na jednoho zaměstnance policejního sboru. Náklady na jednoho zaměstnance za rok v San Franciscu dosahovaly ceny přes 100 000 dolarů v roce 2000, zato v New York City to bylo méně než 60 000 dolarů v témže roce. Všechny tyto náklady navíc převádějí zdroje z jednoho místa na úkor jiného, kde by mohly být využity efektivnějším způsobem. Dopad regulace je rozebrán více do hloubky v (Stringham 2010).

V USA neexistuje pouze jen soukromá policie, ale i soudy přistoupili po neúspěchu veřejné policie řešit problém porušení podmínek kauce, k najímání soukromých detektivů se specializací na vyhledávání obžalovaných, co byli puštěni na kauci a odmítli se k soudu vrátit (Bail bondsman) (Joiner, 1999).

Při návrzích privatizace služeb policie existují hlasy, že soukromá policie by preferovala bohaté a chudí by si bezpečnost nemohli dovolit. V USA proběhl empirický průzkum, který ukázal, že chudé oblasti dostávají horší veřejné služby (Koppl ed., 2011). Druhý rozměr je poté rasový, občané černé barvy pleti mají větší šanci na větší trest než ti nečerní (Dieter, 1998).

Soukromá policie je mnohem více orientována na uspokojení zákazníků, pokud by ignorovala přání zákazníků, musela by daná firma trh opustit. Tento závěr, ale neplatí pro veřejnou policii, která při poskytování bezpečnosti uplatňuje kontradikci. Policie má sloužit jako zajišťování bezpečnosti, ale aby mohla být financována, tak forma vybírání peněz na její provoz (zdaňování) splňuje všechny definice krádeže, tedy něčeho čemu má policie bránit, to je jeden z důvodů proč policii nehrozí vypovězení smlouvy a ztráta financování. Veřejná policie na rozdíl od soukromé může uplatňovat force riding.

V USA soukromá policie může poskytovat pochůzky, vyšetřování a dokonce i zatýkat (Nalla, 2003). Někde soukromá policie už převzala skoro většinu práce veřejné policie (Stenning, 2000). I když státní policie je nevýdělečná, tak často sleduje pouze svůj záměr než veřejný (Koppl, 2010). Policie se spíše snaží zvýšit své výnosy a tak se zaměřuje na oblasti, kde si může ponechat část z výnosů (Benson, 1995). Podle Bensona soukromá policie dosáhla snížení vražd, přepadení, krádeží aut a snížili výskyt znásilnění. (Benson, 2001). U služeb soukromé policie je běžná pozitivní externalita, ale ta nezabraňuje k poptávce po jejích službách. Benson ukazuje, jak GRAND CENTRAL PARTNERSHIP - organizace s 6000 obchody si najala soukromou bezpečnostní službu k zajištění oblasti o rozloze 70 bloků v centru Manhattanu. Míra zločinu klesla o 20% po dvou letech, 36% po třech letech a 53% po

pěti letech (Benson, 1998). Benson dále ukazuje úspěch soukromé policie na Floridě, kde snížila míru zločinů o 50% v nízko příjmové oblasti (Benson, 1999). Starret City bytový developerský projekt v New York City ve čtvrti Brooklyn ilustruje, jak soukromá bezpečnost pomáhá střední třídě a nízko příjmové třídě ke zlepšení bezpečnosti. Starrett City bytový komplex s přibližně 20 000 residenty byl obklopen sousedství s vysokou mírou zločinností, proto jeho občané představilo vlastní soukromou policii, která měla možnosti jako běžná policie na území tohoto komplexu (Walsh, 1992). Po tomto zavedení soukromé policie tato oblast měla v porovnání s celou USA nejnižší výskyt vražd, přepadení, vloupání, krádeží a odcizení vozidel. Podle Donovana toto ušetřilo 750 000\$ městu v roce 1984, třeba poznamenat, že tato částka odhad pokud by New York Police Department reagovala na 30,6% telefonátů. Soukromá bezpečnostní agentura za to reagovala na 94,44% (Donovan, 1986). Soukromá policie je schopna konkurovat díky nižším nákladům na svoje služby než u veřejné policie. Podle Bensona v Californii místní autority odhadují, že pokud by veřejná policie měla reagovat v soukromých zástavbách, tak by se musel zvýšit rozpočet policie čtyřikrát (Benson, 1998).²⁰ Náčelník policie v Arlingtonu v Texasu navrhoval ušetřit 1,8 milionů dolarů ročně tím, aby na vyvolaný poplach alarmů proti lupičům reagovala soukromá policie z důvodu, že z 99,7% tyto poplachy jsou falešné (Shrock, 2010). I přes tyto empirické úspěchy je v USA problém s najímáním soukromé bezpečnosti z důvodu státních regulací (Koppl ed., 2011).

3.4. Shrnutí

V této kapitole byl prozkoumán reálný stav poskytování veřejných statků ve světě.

V Ostravě ve všech případech veřejné statky jsou poskytovány veřejně, avšak existuje možnost, že z důvodu změny financování měst bude muset dojít ke změně. V této části jsou ukázány tržní alternativy, aby v případě změny financování bylo možno se inspirovat zahraničím a jak ji vyřešit. MHD, správa města i veřejná bezpečnost všechny tyto statky jsou v Ostravě dotovány z rozpočtu města. Hodnocení jejich kvality je velmi obtížné, je sice možné prostorové srovnání v rámci České republiky, ale toto srovnání nemůže přinést mnoho informací, protože ve většině Českých měst je poskytování těchto služeb velmi podobné. U veřejných služeb je snížena možnost vstupu do odvětví a tím je mnohem složitější hodnotit úroveň jejich poskytování. Nikdo neví, jaká je možná alternativa, jaká je vhodná cena a jaký

²⁰ V roce 1980 developerská společnost platila za bezpečnost 555 000 dolarů. Pokud by reagovala veřejná policie stalo by jí to 1,5 milionů dolarů ročně (Benson, str. 156, 1998).

rozsah služeb je nejlepší. Vybral jsem příklady tržní alternativy, která se o svůj úspěch musí snažit na trhu dennodenně. Praktická část ukázala, že existuje tržní alternativa všech řešených veřejných statků. Nevýhodou je, že tyto veřejné statky nejsou nikde všechny zároveň poskytovány, ale i tak všechny příklady ukázaly problémy, které existují ve veřejném vlastnictví. Příklad Chile ukázal problémy nedokonalých informací a jak si vláda myslela, že je schopna vyřešit, sice ne dokonalou tržní situaci, vlastním zásahem. Realita ukázala, že plánování ve společnosti je mnohem složitější než si politici přejí. Jejich zásah situaci spíše zhoršil, než zlepšil. Příklad Celebration svým přístupem k internalizaci externalit ukázal, že externality nemusí být problém a existuje tržní řešení těchto problémů, jak uvažoval Coase. Ale ani příklad Celebration nebyl dokonalý, protože v něm jednu z nejdůležitějších veřejných statků zajišťovala vláda – bezpečnost. Naopak v poslední části byl ukázán příklad tržního poskytování bezpečnosti. Argumenty o černém pasažérství se úplně nevyplnily, sice existovalo, ale nezabránilo individuálním iniciativám nepoptávání soukromé bezpečnosti, když ta veřejná selhala. Soukromá bezpečnost v San Franciscu dokonce byla natolik efektivní, že vládní orgány se odhodlaly ke ztížení jejich podnikání. Ani jeden z těchto příkladů není dokonalý a stále existují pochyby, jestli trh je opravdu nadřazen vládě ve všech oblastech, ale tento skromný příspěvek ukazuje, že situace není tak jednoznačná jak si většina lidí myslí.

4. Návrhy a doporučení

V této kapitole jsou dány návrhy a doporučení tvůrcům hospodářské politiky.

Hned prvním navrhovaným řešením, které tato práce nabízí v teoretické části, je Molinariho logická úvaha. Buď svěřit veškerý ekonomický život centrální autoritě, která bude veškeré statky zajišťovat monopolně, nebo kompletní privatizaci veškerého vládního majetku. První možnost monopolního poskytování se vyzkoušela ve více případech (SSSR, ČSR, Izraelské kibuci, Falangy Charlese Fouriera) a byly potvrzeny závěry ekonomické teorie, jak je formuloval Mises. Všechny tyto pokusy skončili neúspěšně, některé z těchto projektů vydrželi déle některé kratší dobu, ale všechny se potýkaly s nemožností ekonomické kalkulace. Argument, že tyto entity byly schopny vydržet po desetiletí, nijak nezpochybňují Misesovy závěry o nemožnosti ekonomické kalkulace v socialismu. Tyto entity nikdy nebyly plně socialistickými, protože nebyly plně uzavřenými ekonomikami. Schopnost těchto entit obchodovat s okolním světem jim pomáhali získávat cenové informace, alespoň z druhé ruky díky zahraničnímu obchodu. V případě, že by ekonomický subjekt skončil s tímto obchodováním, jeho schopnost kalkulace by skončila a dělba práce se stala nemožnou nad rámec větší rodiny, proto možnost úplného zmonopolizování celé ekonomiky je nejenom neefektivní, ale i nemožná. Rothbard k tomuto píše: *„jeden kartel či jedna firma by nemohly vlastnit veškeré výrobní prostředky v ekonomice, protože by nemohly kalkulovat ceny a racionálně alokovat faktory. Viděli jsme, že to je také důvodem, proč ani státní socialismus nemohl plánovat a racionálně alokovat zdroje... V případě prostého státního vlastnictví se nabízí další rozvinutí tohoto závěr. Každý státní podnik vytváří svůj vlastní ostrov chaosu v ekonomice. Není potřeba čekat na úplný příchod socialismu, aby jemu vrozený chaos začal fungovat. Žádný státní podnik nemůže nikdy žádným racionálním způsobem, jenž by vedl k maximalizaci blahobytu, určit ceny, náklady či alokovat faktory nebo zdroje.* (Rothbard, 2005, str. 670-671)

Na druhé straně je zde možnost úplné privatizace všeho zboží a služeb. Z pohledu ekonomické teorie tento závěr je realizovatelný na rozdíl od plné monopolizace. Často se proti tomuto argumentu uvádí námitka, že tento systém nikdy neexistoval a proto ani existovat nemůže, ale tento argument je falešný z několika důvodů. Za prvé prozatímnní neexistence něčeho nevyvrací jeho možnou existenci v budoucnu, například z teoretického hlediska je dokázána výhodnost svobodného obchodu, ať z pohledu utilitarismu, ale i z pohledu přirozených práv (etického) a to i přesto, že nikdy v lidské historii neexistovala společnost, ve které neexistovaly tarify, cla atd., neznamená, že by se o tento ideál nemělo

usilovat. Za druhé dějiny neskončili, jak tvrdí Fukuyama (2002), ale společenská evoluce stále probíhá a tedy co dříve bylo nepředstavitelné a považováno za nemožné, se v rámci pár let může změnit na běžnou realitu – pokud někdo před 250 lety navrhoval zrušení otroctví, musel se vypořádat s tehdejší námitkou „kdo by sbíral úrodu na polích?“. Odpověď na tuto námitku mohla znít následovně – úrodu budou sbírat velké železné stroje, které budou jezdit na černou vodu s mnohem větší efektivitou než otroci. Tato odpověď by zněla bláznivě, ale dnes se to stalo realitou (kombajny sbírají úrodu). Neboli, protože human design není zrovna schopen něco vytvořit, neznamená to, že v budoucnu díky human action tento problém nebude vyřešen. Jak Hayek ve svém díle ukázal (1937) stačí nastavit jen institucionální rámec a „ono se to samo nějak vyřeší“²¹. Jak je ukázáno na příkladě města Celebration nemusí to být jenom stát, který nastaví institucionální rámec. Poskytování přesvědčivých a zaručených návrhů a doporučení jak cokoli vyřešit, by bylo intelektuální pokrytectví a logickou kontrakcí výše zmíněného textu v teoretické části, kde bylo tolik zdůrazňované vládní selhání (snaha věci řídit pomocí human design). Jediným logickým řešením je zrušení vládního monopolu a nechat lidi rozhodovat a vyvíjet se spontánním vývojem a ne inteligentním záměrem. Spontánní vývoj, který je dnes tolik vyzdvihován v biologických kruzích, je základem pochopení biologické evoluce. (Dawkins, 2008). Spontánní vývoj se dá právem označit za anarchii, problém tohoto označení je jeho historická devalvace, tradiční výklad slova anarchie²² je dezinpretována (Molyneux, 2008). Poslední důležitou poznámkou je nutnost nepropadnout nirvana fallacy – existuje mnoho druhů anarchie a je nadmíru jasné, že anarchie, která dnes existuje v Somálsku, je z pohledu utilitarismu mnohem horší než vlády v západním světě, proto je důležité porovnávat anarchii v Somálsku ne s demokracií na západě ale s možnou formou vlády, která by v Somálsku mohla reálně vzniknout (Leeson, 2007). Stejně porovnání jako v případě Somálska platí i v případě České republiky, při návrhu na zrušení státu a zavedení anarchie se nesmí reagovat jmenováním hrůz, které se dějí v Somálsku, ale uvědoměním že velká část lidského jednání i v dnešní době se odehrává ve stavu anarchie. Stefan Molyneux tento fakt jednoduše ukazuje ve své knize (2008): „Nikdo se nepozastavuje nad faktem, že vláda nám nediktuje koho si vzít za manžela, manželku, s kým se bavit a s kým nikoliv a přece přesně toto je stav anarchie“. Návrh zrušení státu a zavedení

²¹ Ono se to samo nějak vyřeší, není slepá důvěra v trh, ale je to pochopení Sokratovy filozofie „vím, že nic nevím“ (Platon, 1942) je to pouze jen pokora a pochopení fungování trhů (Kirzner, 1998), decentralizované jednání je schopnost vyřešit mnohem složitější problémy, než centralizovaná rada moudrých.

²² Anarchie z řeckého „ἀναρχία“ znamená bezvládní – absenci centrální autority.

anarchie je jen uplatnění ekonomie, liberální politické filozofie a etiky přirozených práv do důsledku.

Stefan Molyneux (2008) diskuzi o anarchii shrnuje následovně: „Milujeme anarchii, ve které žijeme, ale bojíme se anarchie, kterou si představujeme – anarchie kterou nás školství naučilo se bát.“

Ovšem použití tohoto teoretického závěru je velmi složité v následující části budou použity second best (druhé nejlépe možná) řešení. Výše zmíněný návrh je jednak z důvodu, že je prvním který teoretická část nabízí a také, protože i krajní řešení je nutno navrhovat bez něj by bylo považováno, že second best řešení jsou jediná možná.

4.1. Návrhy a doporučení pro MHD

Teoretická kapitola tři možnosti poskytování. První je zajišťování dopravy pomocí vládního podniku, toto odpovídá současné situaci ve většině českých městech. Druhá možnost je poskytování pomocí PPP tato varianta, také funguje v některých městech. Možnost PPP byla využita v Santiagu a mohla by být implementována i v Ostravě. Na základě poznatků, které jsou uvedeny výše, by se město Ostrava mělo snažit vyvarovat chyb, které Santiago udělalo.

Ostrava by měla vypsat konkurzní řízení na možnost spravovat MHD místo Dopravního podniku Ostrava. Na jedné straně by nabídku na poskytování služeb dalo současné vedení DPO a na druhé případní zájemci o správu DPO. Nastavení tohoto kontraktu by mělo být dlouhodobé s možností, při splnění podmínek automatické prodloužení smlouvy, toto by zamezilo novému vedení podnik spotřebovat kapitál a po vypršené době podnik opustit. V teoretické části je ukázáno, že PPP projekty nejsou privatizací v pravém slova smyslu a je to spíše změna de iure než de facto, proto je tržními ekonomy preferována spíše skutečná privatizace. V rámci privatizace a narovnání institucionálního rámce by město Ostrava mělo zrušit veškeré dotace, které DPO dostává, tím by došlo k narovnání podnikatelského prostředí. Druhým krokem je umožnit lidem svobodně vstupovat do obchodních závazků. Proto dodržování zákoníku práce by mělo dobrovolné, to samé platí o živnostenském zákoně, který by měl být také dobrovolný. Pokud by někdo měl zájem o poskytování dopravy, měl by mít možnost ji vykonávat nezávisle na věku a kvalitě. Tato změna by narovnala podnikatelské prostředí a umožnila volné podnikání. Tak jak případ soukromých bezpečnostních služeb ukazuje, jejich minimální regulace se projevila ve sdružování do různých skupin, které měly za cíl ukázat zákazníkům, že její členové musí plnit minimální standardy, které si tyto skupiny definovaly. Stejný průběh se dá očekávat i u nově vzniklých firem v oblasti dopravy. Firmy, které by vstoupily do tohoto odvětví, by zákazníkům ukazovali kvalitu služeb díky vstupu do

podobných organizací. Pak by bylo na každém, aby si vybral, jakou kvalitu služeb požaduje, a ne na centru byrokratů, kteří dnes určují, jak doprava bude vypadat. Tento systém by se velmi blížil deregulovanému stavu, který existoval v Santiagu, který trpěl několika neduhy jako:

- nezájem řidičů o některé zákazníky,
- placení řidičů bokem mimo rámec smlouvy,
- diskriminace studentů některými autobusy,
- nízká kvalita autobusu v oblasti emisí.

Problém se závody řidičů by nastal pravděpodobně i v Ostravě, protože by soukromé podniky fungovaly na veřejných silnicích a hrozil by tak zvaný jev Tragédie obecné pastviny. Tento problém se dá vyřešit jednoduše privatizací zastávek, každá soukromá firma by měla možnost si pronajmout určitou část veřejného prostranství, kde by nabírat cestující mohla pouze daná firma. Tento návrh není ve sporu se smluvní svobodou, smluvní svoboda neznamena anarchii, ale je zaměřena na respektování negativních svobod a neměla by být limitována pozitivními svobodami. Dá se očekávat, že firmy by tento prostor nevyužívali jen k nabírání cestujících, ale měli by i motivaci nalákat lidi na jejich zastávku, proto by tuto oblast zlepšovali pomocí laviček, krycích prostorů proti dešti a jiné nově vzniklé způsoby jak přilákat zákazníky.

Placení řidičů mimo rámec smlouvy by se pravděpodobně také snížil, kvůli dobrovolnosti dodržování zákoníku práce a svobodě vstupovat do kontraktů. Řidiči se zaměstnavateli by si sami vybraly podmínky, za kterých chtějí spolupracovat. Diskriminace studentů by také neměl být problém z důvodu, pokud by jedna firma začala studenty ignorovat, objevila by se zisková příležitost pro jiné. Bylo by na každé firmě, jestli se rozhodne poskytovat cenovou diskriminaci, kterou ukazuje například i soukromá firma Student agency. Asi hlavním problémem města Santiago bylo znečištění, které autobusy do ovzduší vypouštěly, tento jev je zase problémem Obecné pastviny. Jediná přípustná regulace autobusů by byl technický stav vozidel, firmy by musely dokazovat dobrý technický stav vozidel, z důvodu eliminace negativních externalit.

V tomto deregulovaném systému se dá očekávat nárůst různých forem přepravy, od rozšíření poskytování dopravy pomocí autobusů, osobními auty, minibusy a jinými.

4.2. Návrhy a doporučení Správa města

Návrhy a doporučení pro správu města v principu jsou velmi podobná jako u 4.1.

První z možností je služby, které město poskytuje, nabídnout formou výběrového řízení pro soukromou firmu k zajišťování s podmínkami nastavenými tak, aby množství peněz zůstalo stejné ale při zachování současného rozsahu služeb. Druhou variantou je prodej prázdných pozemků soukromým firmám, které by měly mít možnost v případě zájmu vybudovat developerské projekty, tak jako v případech uvedených v části 3.2.1. a 3.2.2., s možností vytvoření vlastních pravidel. Konkurence mezi těmito firmami by zlepšovalo stav všech jednotlivců a tím také veřejný zájem. Částí města, které jsou již nyní vybudována, by mělo být umožněno právo na secesi a v případě zavedení tohoto práva by byla vhodná právní reforma, která by každé územní jednotce dávala fixní sazbu za počet obyvatel. Pokud by majitelé nemovitostí na daném území měli možnost se od města odtrhnout, mělo by jim to být umožněno. Výjimky by neměly být povoleny z důvodu možné korupce a jiných zneužití pravomocí. Pokud by jakákoliv část města z různých důvodů na základě minulosti vyžadovala větší dotace na správu majetku, neměla by být výjimka umožněna, protože tyto výjimky by jenom křivily trh. Každá takto vzniklá oblast by nejenom, že vytvořila nový legislativní rámec v oblasti pravidel, ale také by si nastavovala výši poplatku, kterou by vybírala za vlastnictví na svém území. Úprava tohoto typu by měla další výhodu a to legislativní konkurenci a tím možnost volby nohama. Jednotlivé městské části by si museli konkurovat v míře zásahů do života občanů. Veškerá diskriminaci, ať pozitivní nebo negativní by měla etické ospravedlnění a také by zachovávala pravidlo paretova optima, díky splnění pravidla jednomyslnosti.

4.3. Návrhy a doporučení bezpečnost

Návrhy a doporučení této části jsou také inspirovány 4.1. V umožnění PPP projektu bezpečnosti, kdy by byla poptávána v případě reformy podle 4.2. , by bylo nezbytné zachování legislativního rámce, který platí pro soukromé bezpečnosti v současnosti, nejlépe s nepatrnými změnami, díky kterým by se měl zajistit volný vstup do odvětví s minimálním množstvím regulací pro založení této živnosti a s minimálními formálními nároky na zaměstnance. Skutečnost, že bezpečnostní agentury nejsou regulovány, neznamená, že neexistují žádné standardy služeb, naopak agentury si vytvořily vlastní asociace a komory, jejíž členem může být pouze ten kdo, splní dohodnuté podmínky a je na každé firmě, jestli je

bude dodržovat. V případě reformy se dá očekávat, že firmy v tomto budou pokračovat a budou se snažit o maximální transparentnost, která jim umožní získávat nové klienty.

V případě navrhované reformy u 4.1. – 4.3. vláda by stále měla pravomoce jako dnes. Byla by soudcem nejvyšší instance s možností zdaňovat. Úkolem centrální vlády by bylo hájit zájem lidí, kteří by se rozhodli jejich služeb využívat a nepřejít pod správu soukromou. Nezbytnou součástí této reformy jsou stejné podmínky pro všechny, aby konkurence mohla opravdu fungovat mezi soukromým sektorem a veřejným.

5. Závěr

Tato práce se zabývá veřejnými statky jak v České republice, tak v zahraničí. Cílem práce bylo ukázat, jak jsou jednotlivé veřejné statky v České republice poskytovány a jestli jejich poskytování je optimální, s možností poskytování vylepšit.

Práce je rozdělena do tří částí. Teoretická část představila argumenty pro vládní poskytování veřejných statků, po kterých následovaly argumenty proti vládnímu poskytování. Argumenty proti poskytování mají dvě hlavní linie. První linie ukazuje teoretické problémy veřejného poskytování, které existují ex ante a druhá linie ukazuje problémy veřejného poskytování, které se objevily po realizaci.

V praktické části jsou představeny příklady z reálného světa, jak jsou veřejné statky poskytovány. Nejprve v každé části je ukázán způsob poskytování v České republice a následuje jeho poskytování jinde ve světě. Popis rozsahu a služeb v České republice trpí řadou problémů, hlavní problém spočívá v neexistenci skutečné konkurence, a proto je obtížné hodnotit jejich kvalitu. Z tohoto důvodu je část, která se zabývá zahraničním poskytováním rozpracována mnohem více do detailů. Hlavní výhodou zahraničí je existence konkurenčního poskytování, kdy je možnost komparace v rámci stejné oblasti a může být srovnáno soukromé poskytování a veřejné, což v České republice není možné, nebo velmi obtížné.

Poslední část práce je věnována návrhům a doporučení jak zlepšit poskytování veřejných statků. V této části je na základě teoretické a praktické části uplatněna logicky deduktivní metoda s pomocí, které jsou prozkoumávány jednotlivé argumenty na základě, kterých pak jsou předloženy návrhy a doporučení.

Veřejné statky a možnosti jejich poskytování v současné době hlavně v USA zažívá velký rozvoj, což dokládá ocenění Elinor Ostrom za její práci v této oblasti. Ekonomové zkoumají limity vládního a soukromého poskytování a snaží se najít vhodný mix. V České republice je tento výzkum teprve v začátcích a je komplikován neexistencí informací o kvalitě poskytování veřejných služeb, proto výzkum v této oblasti by se měl nejprve zaměřit na úroveň kvality a spokojenosti zákazníku.

Seznam použité literatura:

BENSON Bruce L., David RASMUSSEN a David SOLLARS. 1995. Police Bureaucracies, Their Incentives, and the War on Drugs. *Public Choice*. Vol. 83, P. 21-45. Dostupné z: <<http://mailer.fsu.edu/~bbenson/PC1995.pdf>>.

BENSON, Bruce L. 1998 *To Serve and Protect: Privatization and Community in Criminal Justice*. New York: New York University Press. ISBN 0-8147-1327-0

BENSON, Bruce L. 1999 *The Benefits of Privatized Crime Control*. The Independent Institute. Dostupné z: <<http://www.independent.org/newsroom/article.asp?id=364>>.

BENSON, Bruce L. a Brent MAST. 2001. Privately Produced General Deterrence. *Journal of Law and Economics*, Vol. 44. Dostupné z: <<http://mailer.fsu.edu/~bbenson/JL%26E2001.pdf>>.

BOETTKE, Peter. 2011. *Robustní politická ekonomie pro 21. Století*. Praha: Wolters Kluwer ČR, a.s., společně s vysokou školou Cevro institut. ISBN 978-80-7357-619-6.

BRABEC, Tomáš. 2009. *Gated communities: residenční separace a privatizace veřejného prostoru v Česku*. Diplomová práce. Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, katedra sociální geografie a regionálního rozvoje. Dostupné z: <http://web.natur.cuni.cz/cvmr/dp/brabec_gc.pdf>.

BUCHANAN, James M. 1998. *Veřejné finance v demokratickém systému*. Brno: Computer press. ISBN 80-7226-116-8.

CELEBRATION. 2012. [online]. Dostupné z: <<http://www.celebration.fl.us/>>.

COASE, Ronald H. 1974. The Lighthouse in Economics. In: *Journal of law Economics*, Vol. 17, No. 2. P. 357 – 376. Chicago: The University of Chicago Press.

COASE, Ronald H. 1974. The Lighthouse in Economics. In: *Journal of law and Economics*, Vol. 17, No. 2. P. 357 – 376. Chicago: The University of Chicago Press.

COASE, Ronald. 1960. The Problem of Social Coast. In: *Journal of law and Economics* [online]. SFU.ca [cit. 24.3.2012]. Dostupné z: <<http://www.sfu.ca/~allen/CoaseJLE1960.pdf>>.

ČESKÁ TELEVIZE. 2012. *Lessy žádá pro příští rok 40 389 policistů* [online]. Česká televize [cit. 24.4.2012]. Dostupné z: <<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/175104-lessy-zada-pro-pristi-rok-40-389-policistu/>>.

DAWKINS, Richard. 2008. *Příběh předka: pouť k úsvitu života*. Praha: Academia. ISBN 978-80-200-1611-9.

DIETER, Richard C. 1998 *The Death Penalty in Black and White: Who Lives, Who Dies, Who Decides*. Washington, DC: Death Penalty Information Center. Dostupné z:

<<http://www.deathpenaltyinfo.org/death-penalty-black-and-white-who-lives-who-dies-who-decides>>.

DONOVAN, Edwin J. a WALSH Williams F. 1986 *An Evaluation of Starrett City Security Services*. Pennsylvania: Pennsylvania State University Press.

DPO, 2010. *Výroční zpráva* [online]. Dpo.cz. Dostupné z: <http://dpo.cz/spolecnost/v_zpravy/2010.pdf>.

DPO, 2012. *Výroční zprávy 2001 – 2010* [online]. Dpo.cz. Dostupné z: <http://dpo.cz/spolecnost/v_zpravy.htm>.

FOLDVARY, Fred. 2009. *The private Provision of Public Goods: The History and Future of Communal Liberalism*. Friedrich-Naumann-Stiftung für die Freiheit, Postdam, Německo. Dostupné z: <<http://www.africa.fnst-freiheit.org/publications/liberal-institute/oc-86-kp-i-foldvary-16-4s-int.pdf>>.

FUKUYAMA, Francis. 2002. *Konec dějin a poslední člověk*. Praha: Rybka Publishers. ISBN 80-86182-27-4.

HALÁSEK, Dušan. 2007. *Veřejná ekonomika*. Opava: Optys. ISBN 80-85819-60-0.

HAMPL, Mojmír. 2001. Trojí přístup k veřejným statkům. In: *Finance a úvěr*, No. 51. P. 111 – 125.

HAYEK, F. A. 1973. *Právo, Zákonodárství a svoboda*. Praha: Academia. ISBN 80-200-0241-3.

HAYEK, Friedrich A. 1958. The Competitive Solution. In: *Individualism and Economic Order*. Ed. F.A. Hayek. Chicago: University of Chicago Press, ISBN 978-1-61016-144-2.

HAYEK, Friedrich A. 1994. Troufalé zdání znalosti. In: *Oslava ekonomie: Přednášky laureátů Nobelovy ceny za ekonomii*. Praha: Academia, 186-194. ISBN 80-200-0200-6.

HIDALGO, Dario. 2007. *Planning and Implementation Issues of a Large Scale Transit Modernization Plan: The Case of Transantiago, Chile* [online]. [cit. 19.3.2012]. Dostupné z: <<http://nexus.umn.edu/Courses/ce5212/Case3/Transantiago.pdf>>.

HOLCOMBE, Randall G. 1997. A Theory of the Theory of Public Goods. In: *Review of Austrian Economics*. Vol. 10. No. 1. P. 1 – 22. ISSN: 0889-3047.

HOLMAN, Robert. 2005. *Dějiny ekonomického myšlení*. Praha: C. H. Beck, ISBN 80–7179–380–9.

HOPPE, Hans H. 1989. Fallacies of the Public Goods Theory and the Production of Security. In: *The Journal of Libertarian Studies*. Vol. 9. No. 1. P. 27 - 46.

HOPPE, Hans H. 2001. *Democracy: The God that Failed: The Economics and Politics of Monarchy, Democracy, and Natural Order*. New Brunswick: Transaction Books. ISBN 978076580864.

CHOMSKY, Noam. 2006. *Hegemonie nebo přežití*. Praha: Mladá fronta. ISBN 80-204-1351-0.

IHNED.CZ, 2012. *IKEA chce v Londýně postavit vlastní čtvrť. Auta nahradí vodní taxi a všechno bude čisté* [online]. Ihned.cz [cit. 24.4.2012]. Dostupné z: <<http://zpravy.ihned.cz/svet-evropa/c1-55352990-ikea-chce-v-londyne-postavit-vlastni-ctvrt-auta-nahradi-vodni-taxi-a-vsechno-bude-ciste>>.

INMAN, R. P. 1987. Markets, Governments, and the „New“ Political Economy. In: Auerbach, A. J. - Feldstein, M. (eds.): *Handbook of Public Economics*. Vol. II. North-Holland, Elsevier Science Publishers.

JINDROVÁ, Klára. 2010. *Gated communities: Příklad Prahy*. Praha. Diplomová práce. Masarykova univerzita, Fakulta sociálních studií.

JOINER, Holly J. 1999. Private Police: Defending The Power Of Professional Bail Bondsmen. *Indiana Law and Review*. Vol 32. P. 1413 – 1435. Dostupné z WWW: <<http://www.iulaw.indy.indiana.edu/ILR/pdf/vol32p1413.pdf>>.

KINKOR, Jiří. 200. *Pojem „veřejné statky“ je neplatný* [online]. Aynrand.cz [cit. 12.4.2012]. Dostupné z: <<http://www.aynrand.cz/view.php?cisloclanku=2000040101>>.

KIRZNER, Israel M. 1998. *Jak fungují trhy*. Praha: Megaprint. ISBN 80-902270-5-8.

KLEIN Daniel, Adrian MOORE and Binyam REJA. 1997 “Curb Rights: Eliciting Competition and Entrepreneurship in Urban Transit,” *Independent Review*, Vol, 2, No. 1, Summer, P. 29-54.

KOPPL, Roger. 2010. “Romancing Forensics: Legal Failure in Forensic Science Administration,” In: E. LOPEZ, ed. *The Pursuit of Justice: Law and Economics of Legal Systems* New York: Palgrave MacMillan.

KOPPL, Roger. 2011. *Enterprise Programs: Freeing Entrepreneurs to Provide Essential Services for the Poor*. National Center for Policy Analysis. Dostupné z: <<http://www.ncpa.org/pdfs/Enterprise-Programs-Freeing-Entrepreneurs-to-Provide-Essential-Services-for-the-Poor.pdf>. ISBN 1-56808-214-2>.

LANGE, Oskar. 1939. On the Economic Theory of Socialism. In: *On the Economic Theory of Socialism*. New York: Augustus M. Kelley.

LEESON, Peter T. 2007. Better Off Stateless: Somalia Before and After Government Collapse. *Journal of Comparative Economics*. Vol. 35. No.4. P. 689-710.

LERNER, Abba P. 1934. Economic Theory and Socialist Economy. In: *The Review of Economic Studies*, No.10. P. 51 – 61.

LESSON, Peter T. 2011. *Peter Leeson Explains Anarchy*. In: Youtube [online] Dostupné z: <<http://www.youtube.com/watch?v=-5PbLLBfiM8>>.

McGINNIS, M. ed., 1999. Polycentricity and local public economies: readings from the Workshop IN: *Political Theory and Policy Analysis*. Michigan: University of Michigan Press.

Město Ostrava. *O Ostravě*. 2012. Dostupné z: <http://www.ostrava.cz/cs/o-meste>

- Město Ostrava. 2010. *Výroční zpráva* [online]. Ostrava.cz [cit 15.4.2012]. Dostupné z: <<http://www.ostrava.cz/cs/urad/magistrat/odbory-magistratu/odbor-financi-a-rozpocet/oddeleni-rozpocetove/rozpocet>>.
- Město Ostrava. 2012a. *Ostravu nedáme!!!* [online]. Ostrava.cz [cit. 20.4.2012]. Dostupné z: <<http://www.ostravunedame.cz/>>.
- Město Ostrava. 2012b. *O Ostravě* [online]. Ostrava.cz [cit. 20.4.2012]. Dostupné z: <<http://www.ostrava.cz/cs/o-meste>>.
- Město Ostrava. 2012c. *Městské organizace* [online]. Ostrava.cz [cit. 20.4.2012.] Dostupné z: < <http://www.ostrava.cz/cs/o-meste/organizace-a-institute/mestske-organizace>>.
- MISES, Ludwig. 1962. *Socialism An Economic and Sociological Analysis*. New Haven: Yale University Press. ISBN 978-1-(933550-51-0).
- MISES, Ludwig. 2006. *Lidské jednání: Pojednání o ekonomii*. Praha: Liberální institut. ISBN 80-86389-45-6.
- MOLINARI, Gustav de. 1999. Trh a poskytování bezpečnosti. In: *Právo a obrana jako zboží na trhu*. Praha: MegaPrint. ISBN 80-902701-5-8.
- MOLYNEUX, Stefan. 2007. *On Truth: The Tyranny of Illusion*. [online]. The freedomain Library [cit. 20.4.2012]. Dostupné z: <http://www.freedomainradio.com/free/books/FDR_1_PDF_On_Truth_The_Tyranny_of_Illusion.pdf>.
- MOLYNEUX, Stefan. 2008a. *Everyday Anarchy* [online]. The Freedomain Library [cit. 14.4.2012]. Dostupné z: <http://www.freedomainradio.com/free/books/FDR_4_PDF_Everyday_Anarchy.pdf>.
- MOLYNEUX, Stefan. 2008b. *Practical Anarchy* [online]. The Freedomain Library [cit. 6.5.2012]. Dostupné z: <http://www.freedomainradio.com/free/books/FDR_5_PDF_Practical_Anarchy_Audiobook.pdf>.
- MOLYNEUX, Stefan. 2008b. *Practical Anarchy* [online]. The Freedomain Library [cit. 6.5.2012]. Dostupné z: <http://www.freedomainradio.com/free/books/FDR_5_PDF_Practical_Anarchy_Audiobook.pdf>.
- MUNGER, Michael. 2008. *Planning Order, Causing Chaos: Transantiago*[online]. Library Economics Liberty [cit. 20.3.2012]. Dostupné z: <<http://www.econlib.org/library/Columns/y2008/Mungerbus.html>>.
- NALLA, Mahesh a HERAUX Cedrick. 2003. *Assessing Goals and Functions of Private Police*. In: *Journal of Criminal Justice*. Vol. 31. P. 237-47.
- NOZICK, Robert. 1974. *Anarchy, State, and Utopia*. Oxford: Blackwell Publishers Ltd. ISBN 0-631-19780-X.
- OSTROM, E. 1990 *Governing the Commons*. New York: Cambridge University Press. ISBN 0-521-40599-8.

- PAPE, Robert. 2006. *Dying to win: The Strategic Logic of Suicide Terrorism*. New York: Random House Trade Paperback Edition. ISBN 0-8129-7338-0.
- PARETO, Vilfredo. 1971. *Manual of Political Economy*. New York.
- PEKOVÁ, Jirka. 1999. *Veřejné finance: Úvod do Problematiky*. Praha: Codex Bohemia. ISBN 80-85963-88-4.
- PLATÓN. 1942. *Euthyfron, Obrana Sokrata, Kritón*. 2. vyd. Praha: J. Laicher.
- ROCKWELL, Llewellyn H. 2008. *The Left, The Right, and The State*. Auburn: Ludwig von Mises Institute. ISBN 978-1-933550-20-6.
- ROSS, A. 1999. *The Celebration Chronicles: Life, Liberty, and the Pursuit of Property Values in Disney's New Town*. New York: Ballantine Books.
- ROTHBARD, Murray N. 1977. *Preface to Gustave de Molinari's The Production of Security*. [online]. [cit. 10.3.2012]. Dostupné z: <<http://praxeology.net/MR-GM-PS.htm>>.
- ROTHBARD, Murray N. 2001. *Ekonomie státních zásahů*. Praha: Megaprint. ISBN 80-86389-10-3.
- ROTHBARD, Murray N. 2005. *Zásady Ekonomie: Od Lidského Jednání k Harmonii Trhů*. Praha: Liberální institut. ISBN 80-86389-27-8.
- SALIVAR, Jaroslav. 2011. *Soukromé bezpečnostní služby a právo*[online]. Cevro [cit. 24.4.2012]. Dostupné z: <<http://www.cevro.cz/cs/o-cevro/cevro-doporucuje/234429-soukrome-bezpecnostni-sluzby-ceske-pravo.html>>.
- SAMUELSON, Paul A. 1954. The Pure Theory of Public Expenditure. In: *The Review of Economics and Statistics*. Vol. 36. No. 4. P. 387 – 389.
- SAMUELSON, Paul A. a NORDHAUS William D. 2007. *Ekonomie*. 18. Vyd. Praha: NS Svoboda. ISBN 80-205-0590-3.
- SEASTEDING, 2012. [online]. Dostupné z: <<http://www.seasteading.org/>>.
- SFPSS. 2012. [online]. sfpatrolspecpolice.com [cit. 24.4.2012]. Dostupné z <<http://sfpatrolspecpolice.com/>>.
- SHROCK, Susan. Arlington police chief wants city to study outsourcing responses to burglar alarm calls. In: *Fort Worth Star-Telegram*[online]. 3 November 2010 [vid. 13 April 2012]. Dostupné z: <<http://www.star-telegram.com/2010/11/02/2598864/arlington-police-chief-wants-city.html#ixzz1BUtr4wk>>.
- SOTO, Jesus Huerto de. 2010. *Socialism, Economic Calculation and Entrepreneurship*. [online]. [cit. 15.4.2012]. Dostupné z: <http://www.jesushuertadesoto.com/books_english/socialism/socialism.pdf>.
- SPOONER, Lysander. 1867. *No Treason*. Boston.
- STENNING, Philip C. Powers and Accountability of Private Police- IN: *European Journal on Criminal Policy and Research*. 2000, Vol. 8, P. 325-52.

STIGLITZ, Joseph E. 1997. *Ekonomie veřejného sektoru*. Praha: Grada Publishing. ISBN 80-7169-454-1.

STRINGHAM Edward P., 2010. *Private Policing in San Francisco*. Dostupné z: <<http://econ.as.nyu.edu/docs/IO/16661/StringhamPolice20100819.pdf>>.

STRINGHAM Edward P., Jennifer K. Miller a J.R. Clark. 2010. *Internalizing Externalities Through Private Zoning: The Case of Walt Disney Company's, Florida*. *The Journal of Regional Analysis and Policy*, No. 40, P. 96-103. Dostupné z: <http://www.jrap-journal.org/pastvolumes/2010/v40/stringham_miller_clark_40.2_final_1.pdf>.

ŠÍMA, Josef. 1999. *Právo a obrana jako zboží na trhu*. Praha: Liberální institut, Centrum liberálních studií, MegaPrint Praha. ISBN 80-902701-5-8

ŠÍMOVÁ, Tereza. 2011. *Ochrana přírody jako součást hospodářské politiky: pozemkové spolky*. Disertační práce. Vysoká škola ekonomická v Praze, Fakulta národohospodářská. Dostupné z: <https://www.vse.cz/vskp/show_file.php?soubor_id=959369>.

ŠPALEK, Jiří. 2011. *Veřejné statky. Teorie a experiment*. Praha: C. H. Beck. ISBN 978-80-7400-353-0.

TĚTEK, Josef. 2011. *Proprietární komunity a soukromé poskytování veřejných statků*. Praha. Diplomová práce. Vysoká škola ekonomická v Praze, Fakulta národohospodářská. Dostupné z: <http://www.mises.cz/database/literatura/41_verejnestatky.pdf>.

WALSH, William, Edwin DONOVAN a James MCNICHOLAS. 1992. The Starrett Protective Service: Private Policing. In: BOWMAN. G. W., S. HAKIM a P. SEIDENSTAT, eds. *Privatizing the United States Justice System*. Jefferson: McFarland. P. 157-77.

WEBER, MAX. 1964. *The theory of social and economic organization*. New York: THE FREE PRESS. ISBN 0-684-83640-8.

ZAJÍČEK, Miroslav. A ZEMAN Karel. 2007. *Kapitoly z Chicagské ekonomické školy: Ronald Harry Coase*. Praha: Oeconomica, ISBN 978-80-245-1261-7.

Seznam zkratk

MHD	Městská hromadná doprava
WDC	Walt Disney Company
SFPSP	San Francisco Patrol Special Police

Prohlášení o využití výsledků Bakalářské práce

Prohlašuji, že

- jsem byl(a) seznámen(a) s tím, že na mou diplomovou (bakalářskou) práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. – autorský zákon, zejména § 35 – užití díla v rámci občanských a náboženských obřadů, v rámci školních představení a užití díla školního a § 60 – školní dílo;
- beru na vědomí, že Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava (dále jen VŠB-TUO) má právo nevýdělečně, ke své vnitřní potřebě, diplomovou (bakalářskou) práci užít (§ 35 odst. 3);
- souhlasím s tím, že diplomová (bakalářská) práce bude v elektronické podobě archivována v Ústřední knihovně VŠB-TUO a jeden výtisk bude uložen u vedoucího diplomové (bakalářské) práce. Souhlasím s tím, že bibliografické údaje o diplomové (bakalářské) práci budou zveřejněny v informačním systému VŠB-TUO;
- bylo sjednáno, že s VŠB-TUO, v případě zájmu z její strany, uzavřu licenční smlouvu s oprávněním užít dílo v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;
- bylo sjednáno, že užít své dílo, diplomovou (bakalářskou) práci, nebo poskytnout licenci k jejímu využití mohu jen se souhlasem VŠB-TUO, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly VŠB-TUO na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše).

V Ostravě dne 11. 5. 2012



Denis Mandok